

PETRA:

HACIA LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Nº 3
BOLETÍN
INFORMATIVO
JULIO 2003



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTES
POR CARRETERA

S U M A R I O

Boletín 3 – Julio 2003

Editorial

Plan Estratégico PETRA

Las líneas de actuación del PETRA	4
Nuestra comunicación con el sector	6

La opinión

Ministerio de Fomento	8
-----------------------------	---

Análisis del sector

El papel del Ministerio de Fomento	12
Ordenación y Normativa	14
Estructura empresarial	22

Procesos de concentración

Análisis de los procesos en el sector	32
Algunos ejemplos	33

Ciclo de presentaciones públicas

Objetivos y desarrollo	38
1ª presentación pública: el caso de Acciona	38

Concurso de mejores experiencias

Objetivos y desarrollo	44
Bases del concurso	44

Haznos tus sugerencias

Colabora con nosotros	47
-----------------------------	----

Editorial

El presente boletín informativo, publicado por el Ministerio de Fomento con la colaboración técnica de la firma consultora Deloitte & Touche, tiene por objetivo profundizar en la evolución del sector del transporte de mercancías por carretera a raíz de la implantación del Plan PETRA.

En este y sucesivos números hemos considerado oportuno prestar especial atención a los procesos de concentración empresarial que se están produciendo en el sector, en referencia a uno de los pilares básicos propuestos por el Plan PETRA para la modernización del mismo. □

ALGUNOS DATOS DEL SECTOR:

- ❖ Aumenta la **concentración** en el sector. En poco más de tres años la media de autorizaciones MDP - N por empresa crece de 1,93 a 2,86. Las empresas con una única autorización MDP - N pasan del 74,4% al 54,4% del total.
- ❖ El transporte de mercancías por carretera representó durante 2001 el 84,6% del **transporte interior**, con un total de 322.637 millones de toneladas-kilómetro, y durante 2002 supuso el 65'8% del **comercio exterior**, con un valor de la mercancía transportada de 57.550 millones de euros y un crecimiento del 3'34% respecto al año anterior. Además, en el segundo trimestre de 2002 representó el 69,48% de la **población ocupada** en el sector transporte y el 93,2% en el del transporte terrestre.
- ❖ El 89,0% de las toneladas-kilómetro producidas en el año 2002 por los vehículos pesados se realizaron en vehículos de **servicio público**. El 11% restante, por eficiencia y por externalización, lo debería de ganar poco a poco también el transporte público.
- ❖ El **Ministerio de Fomento** está elaborando un estudio sobre la "Imagen del Sector" a través de la realización de encuestas de percepción entre diferentes colectivos, lo que desembocará en el diseño teórico de una "Campaña de Imagen para el Sector".

EN ESTE NÚMERO:

- 📄 Introducimos brevemente tres actuaciones que está desarrollando el Ministerio de Fomento para la promoción del Plan Estratégico del Transporte de Mercancías por Carretera, **Plan PETRA**, en el sector: **boletines informativos, presentaciones y concurso** Pág. 6
- 📄 Entrevistamos a **D. Juan Miguel Sánchez**, Director General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, quien nos aporta su visión sobre el proceso de liberalización del sector y el papel que en él está representando el Ministerio de Fomento Pág. 8
- 📄 Valoramos la evolución que el sector ha experimentado en relación a dos de las diez grandes líneas de actuación planteadas por el PETRA: **ordenación y normativa y estructura empresarial**, así como las **iniciativas del Ministerio de Fomento** para la modernización del sector Pág. 12
- 📄 Abordamos la realidad de los **procesos de concentración empresarial** del sector nacional y desarrollamos casos prácticos emprendidos por diferentes empresas nacionales Pág. 36
- 📄 Repasamos los aspectos más relevantes de la **presentación pública** que, a cargo de **Acciona Servicios Logísticos**, tuvo lugar el pasado 4 de junio en el Ministerio de Fomento en Madrid, y en la que se expusieron sus iniciativas de concentración empresarial dentro del sector Pág. 40
- 📄 Anunciamos la convocatoria, por parte del Ministerio de Fomento, de un **concurso** para el reconocimiento público de las **mejores experiencias empresariales** abordadas desde la puesta en marcha del Plan PETRA y que mantengan relación con el mismo Pág. 44

Plan Estratégico PETRA

LAS LÍNEAS DE ACTUACIÓN DEL PETRA

Visión de las necesidades del sector

En el marco de la liberalización del transporte y de otros hechos y actuaciones que están condicionando la construcción de un mercado de transportes en el ámbito de la Unión Europea, se hacía necesario un Plan de actuaciones que fomentase la competitividad de las empresas españolas, manteniendo el adecuado equilibrio requerido por los principios de la economía de mercado y la libre competencia.

Se hacía necesario un Plan de actuaciones que fomentase la competitividad del sector. Con esta vocación surge el Plan PETRA.

Por este motivo, la Dirección General de Transportes por Carretera, en su permanente labor para mejorar las condiciones básicas del transporte de mercancías por carretera, elaboró un Plan de actuación en el sector. Los objetivos básicos con los que se planteó dicho proyecto fueron los siguientes:

- ✓ Identificar los factores críticos que afectaban al sector del transporte de mercancías por carretera.
- ✓ Definir las medidas precisas para influir sobre dichos factores críticos y mejorar las condiciones del sector.
- ✓ Establecer un Plan de actuación y adecuación temporal de las líneas estratégicas futuras del sector.

Enfoque de participación y consenso

Desde la Dirección General de Transportes por Carretera se entendió que este proyecto debía de constituir un Plan de desarrollo eminentemente participativo y consensuado con los agentes del sector.

Para ello, y como núcleo fundamental, se crearon varios grupos de trabajo en los que participaron todos los agentes involucrados en el transporte de mercancías por carretera. Dichos grupos fueron:

- *Agentes económicos:* principales asociaciones de transportistas, cargadores y agencias de transporte, junto con representantes de la Administración del Estado responsables de los asuntos económicos y tributarios.
- *Agentes socio-laborales:* representantes sindicales de los trabajadores del sector, representantes de los trabajadores autónomos, patronales y miembros del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- *Administraciones Públicas:* responsables técnicos en materia de transporte de las diferentes CC.AA. y otros órganos de la Administración del Estado relacionados con el transporte por carretera (Dirección General de Tráfico y Guardia Civil).
- *Cargadores:* asociaciones y representantes de las principales empresas del país.
- *Transportistas y agencias de transporte.*

Estos grupos, en sus respectivas reuniones y desde diferentes ópticas, abordaron los principales factores a considerar en la definición del citado Plan y en el diseño de las futuras líneas estratégicas del sector.

Plan Estratégico PETRA

10 grandes líneas de actuación

Las conclusiones de las reuniones y el trabajo así planteados ofrecieron un acercamiento bastante fiel a la problemática del sector y a las inquietudes y expectativas de futuro de todos los agentes involucrados, lo que se pudo traducir en la necesidad de elaborar un Plan Estratégico que se estructuró en torno a diez grandes líneas de actuación:

1. *Estructura Empresarial.* Una mejora en el tamaño de las empresas permite realizar inversiones y mejorar la posición en los canales comerciales.
2. *Formación.* Cobran cada vez más importancia las políticas de acceso a la profesión, capacitación y formación de los trabajadores y empresarios.
3. *Nuevas tecnologías.* De vital importancia, especialmente en el área de transmisión de la información, gestión de flotas, integración con operadores logísticos, con el fin último del control informático de las mercancías para la consecución de mejores técnicas de aprovisionamiento.
4. *Imagen, buenas prácticas, información.* Son elementos clave en la presentación del transporte como un sector competitivo y moderno.
5. *Logística y comercialización.* El desarrollo de redes de comercialización es fundamental para optimizar los servicios y reducir los costes de fricción.
6. *Ordenación y normativa.* Es importante establecer el cauce adecuado que dé al sector transparencia y corresponsabilidad.
7. *Actuaciones socio-laborales:* El sector del transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una situación muy particular desde el punto de vista socio-laboral que incide directamente sobre la estructura empresarial.
8. *Infraestructuras e intermodalidad.* El desarrollo de redes de transporte que respondan a las necesidades de movilidad de mercancías de una manera integral, facilitando la interconexión entre cada uno de los modos de transporte es otro de los elementos clave en el desarrollo del sector.
9. *Expansión exterior.* A escala europea, asistimos a la consolidación de diferentes grupos logísticos paneuropeos que apuntan hacia un futuro mercado dominado por varios de estos grupos.
10. *Mejoras medioambientales.* Internalizar los costes indirectos generados por el transporte es un objetivo fundamental planteado por la Comisión Europea. La sociedad es cada día más sensible a los problemas medioambientales. □



Plan Estratégico PETRA

NUESTRA COMUNICACIÓN CON EL SECTOR

Antecedentes

Con motivo del comienzo de los trabajos de preparación del Plan PETRA, la Dirección General de Transportes por Carretera inició la publicación de boletines informativos cuya finalidad no era otra que ser el instrumento principal de comunicación de la Administración con el sector y con todo el resto de la sociedad económica implicada en el transporte de mercancías por carretera. En estos boletines, y de forma periódica, la Dirección General ha ido transmitiendo públicamente la situación y los avances del Plan PETRA.

Transcurridos cerca de dos años desde la puesta en marcha del Plan, se hace necesario transmitir cuáles son los avances de sus diferentes proyectos y medidas.

En este sentido, se publicaron los boletines números 0 y 1 respectivamente en septiembre y octubre del año 2000, coincidiendo con los primeros pasos del Plan. En el momento de su aprobación, en junio de 2001, la Dirección General hizo público el boletín número 2 donde se resumían las principales medidas del mismo.

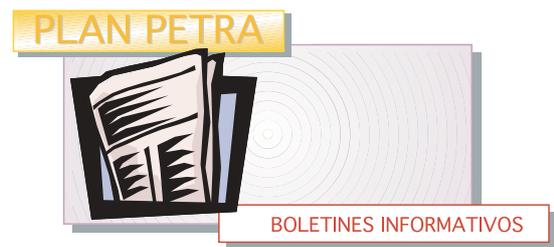


Objetivos

Una vez transcurridos cerca de dos años desde la puesta en marcha del Plan, se hace necesario continuar transmitiendo al sector del transporte de mercancías por carretera, en particular, y a la comunidad económica, en general, cuáles son los avances de los diferentes proyectos y medidas que se incluyeron en el mismo.

En línea con esta creencia, la Dirección General de Transportes por Carretera ha emprendido las siguientes actuaciones:

- La elaboración de **nuevos boletines informativos del PETRA**, siguiendo la misma línea iniciada en los números 0, 1 y 2, e incorporando datos actualizados sobre la ejecución del Plan.



- La organización y coordinación de **presentaciones públicas de proyectos o experiencias** vinculados a la ejecución de las líneas de actuación planteadas por el PETRA y que consistan, principalmente, en operaciones de concentración empresarial, establecimiento de fórmulas de colaboración, introducción de innovaciones para la mejora de la gestión o comercialización de las empresas o el funcionamiento de las redes de transporte.



Plan Estratégico PETRA

- La convocatoria de un **concurso con el que premiar los mejores proyectos o experiencias empresariales** también vinculadas a la ejecución de las líneas de actuación planteadas por el PETRA.



Con estas actuaciones se pretende difundir el nivel de desarrollo de las líneas de actuación del PETRA, con el fin último de incentivar a los diferentes agentes del sector, dado que son estos los que deben asumir el reto de desarrollo de las mismas, en aras de un sector moderno y competitivo.

PETRA		ACTUACIONES PARA LA DIFUSIÓN DEL PLAN PETRA		
		BOLETINES	PRESENTACIONES	CONCURSO
2003	junio			
	julio			Convocatoria
	agosto			
	septiembre			
	octubre			
	noviembre			
	diciembre			Fin inscripción
2004	enero			Entrega documentos
	febrero			Aclaraciones
	marzo			Jurado
	abril			
	mayo			Fallo
	junio			

La Opinión

LA OPINIÓN: MINISTERIO DE FOMENTO



D. Juan Miguel Sánchez
Director General de Transportes por Carretera

D. Juan Miguel Sánchez García ostenta, desde marzo de 1999, el cargo de Director General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, y como tal, es el máximo responsable del desarrollo e implantación del Plan Petra.

Es licenciado en Derecho y funcionario del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, y desde sus comienzos, su vida profesional se ha mantenido siempre en el ámbito de la Administración y la empresa pública.

En la actualidad compagina su cargo de Director General con un buen número de puestos en Consejos de Administración y Comités de empresas u organismos públicos, como RENFE, FEVE y el Comité de Suplentes de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte.

¿Podría describirnos el proceso en el que se encontraba inmerso el sector cuando, a finales de 1999, se apostó por la necesidad de un Plan de actuación para el mismo?

A través de la Orden de septiembre de 1999 se armonizó definitivamente nuestro derecho interno con la normativa comunitaria en materia de acceso al mercado de transporte de mercancías por carretera.

A partir de ahí, quedaba expedito el camino para intentar afrontar los retos de competitividad a que se enfrenta nuestro sector transportista en el contexto del mercado europeo.

La efectiva concreción de un mercado único (sin fronteras internas fiscales ni administrativas, sin limitaciones al crecimiento de la oferta ni a la libre actuación de las empresas en la totalidad de su ámbito y con una moneda única) cuya base viene constituida por todo el territorio comunitario; el crecimiento exponencial de las nuevas tecnologías y sus aplicaciones al transporte y, en general, al desarrollo de cualquier actividad comercial; la constante elevación de las exigencias cualitativas y de formación en un mercado progresivamente más competitivo; la creciente sensibilidad social en temas medioambientales y de seguridad, etc. eran solo algunos de los temas que, desde una primera reflexión, ya resultaba evidente que debían ser enfrentados por nuestro sector empresarial para garantizar su viabilidad y asegurar su éxito.

Ante esta situación, el Ministerio de Fomento consideró imprescindible enfocar los problemas desde una visión global, en la que se implicase el conjunto de los agentes que intervienen en el mercado, que permitiese trazar las líneas de actuación por las que recomendable debería discurrir en los años próximos tanto la actuación de las diversas Administraciones, como de las propias empresas que operan en el mercado y de las entidades que las vertebran.

La importancia de los cambios hizo imprescindible enfocar los problemas desde una visión global, en la que se implicase el conjunto de los agentes del mercado.

La Opinión

Y ese fue en definitiva, el punto de partida del que surgió el Plan Estratégico para el Transporte de Mercancías, aprobado en junio de 2001, y que todos conocemos como Plan PETRA.

¿Ante el panorama planteado, cuáles fueron las pautas de actuación adoptadas desde la Dirección General de Transportes por Carretera para encuadrar posibles actuaciones sobre el sector?

Como he señalado, ya desde el año 1999, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Transportes por Carretera comenzó a impulsar la elaboración del Plan Estratégico, promoviendo y coordinando la participación de todos los agentes y entidades, públicas y privadas, que, de forma directa o indirecta, intervienen en el mercado de transporte.

Así, en la elaboración del Plan y su concepción última intervinieron, no sólo la propia Dirección General de Transportes por Carretera, sino también las Direcciones Generales de Transportes de todas las Comunidades Autónomas, otros Departamentos de la Administración General del Estado (tales como la Dirección General de Tráfico, la de Calidad Industrial, la de la Guardia Civil o diversas Direcciones y Servicios de los Ministerios de Hacienda, Trabajo y Economía), el Comité Nacional del Transporte por Carretera, las principales asociaciones de usuarios del transporte de mercancías y las organizaciones sindicales de mayor implantación en el sector. De tal forma que en la redacción última del Plan intervinieron más de 100 técnicos de la mayor cualificación procedentes desde todos los ámbitos del mercado.

Se trataba, en definitiva, de diagnosticar con el mayor acierto posible la situación de partida en que se encontraba nuestro sector transportista, pronosticar la probable evolución del mercado en los años venideros y, en consecuencia, trazar la ruta por la que razonablemente debían encaminar sus pasos nuestras empresas para hacer frente a ese futuro desde la situación de que partían.

El resultado de ese trabajo fue el conjunto de líneas de actuación que integran el PETRA.

Uno de los pilares básicos sobre los que trató de cimentarse el Plan PETRA fue el consenso entre los agentes del sector. ¿Existió realmente tal consenso? Y de ser así, ¿en qué medida se mantiene o evoluciona?

Como ya he indicado, el consenso fue precisamente la clave del Plan. Sin la participación de todos los afectados, difícilmente podría haberse acertado en la definición de las recomendaciones adecuadas.

Téngase en cuenta que, a diferencia de otros planes puestos en marcha en otros momentos, el PETRA no es, básicamente, un Plan de actuaciones administrativas hacia el sector, sino un conjunto de recomendaciones que deseablemente deberían ser tenidas en cuenta tanto por la Administración como por las propias empresas del sector en la fijación de sus objetivos hacia el futuro y en su quehacer cotidiano.

El éxito o fracaso del Plan no será otro que el éxito o fracaso de nuestro sector empresarial y, en consecuencia, depende fundamentalmente del nivel de compromiso de las propias empresas que actúan en el mercado y de las organizaciones que las vertebran, así como del apoyo de la Administración.

El desarrollo y ejecución del Plan sólo resultarán posibles mediante la participación de nuestras empresas (transportistas, usuarias del transporte y operadores) en ese consenso que dio lugar a la definición del conjunto de recomendaciones que lo integran.

El PETRA no es, básicamente, un Plan de actuaciones administrativas hacia el sector, sino un conjunto de recomendaciones que deseablemente deberían ser tenidas en cuenta.

La Opinión

¿Cuál es la labor que desde la Dirección General de Transportes por Carretera se está realizando para promover el desarrollo de las diez líneas de actuación propuestas por el Plan PETRA?

Desde la aprobación del PETRA, se constituyó un grupo de trabajo por cada uno de los proyectos inicialmente integrados en el PETRA (27) que viene trabajando en el desarrollo y ejecución de las medidas que el Plan contemplaba, así como de cuantas otras complementarias se van considerando necesarias para el mayor éxito del proyecto.

Dichos grupos de trabajo tienen una composición mixta, en la que en todo caso participan técnicos de la Administración y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, así como, en ocasiones, de las asociaciones de empresas usuarias del transporte de mercancías u otras entidades interesadas o afectadas por la materia de que se trate.

La Dirección General de Transportes por Carretera viene coordinando el trabajo de todos estos grupos, aparte de desarrollar todas aquellas tareas que le corresponden directamente y apoyar el trabajo realizado por el resto de entidades e instituciones que vienen colaborando en aquellos.

Por último, a partir del momento en que los trabajos de dichos grupos empezaron a rendir resultados efectivos, la Dirección General de Transportes por Carretera ha asumido la publicitación de tales resultados a través de su incorporación a la página web del Ministerio de Fomento, la publicación de folletos, de comunicaciones a la prensa especializada, la divulgación en eventos públicos, etc.

Para D. Juan Miguel Sánchez, el mensaje del PETRA sí está siendo captado y se empieza a operar una reorientación de comportamientos en el sector.

Entre otros frutos de los trabajos de ejecución del Plan PETRA que han sido puestos a disposición del sector cabe citar el Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías y la herramienta operativa ligada al mismo (ACOTRAM), o los Observatorios de Mercado y Social del Transporte por Carretera (actualizados periódicamente); estudios tales como el de sistemas de comercialización utilizados en el mercado de transportes, la fiscalidad en el transporte, la encuesta realizada a empresas titulares de grandes flotas de transporte privado complementario, etc.; folletos divulgativos como el relativo a las distintas formas que puede adoptar la empresa de transportes y sus trámites de constitución, o la entrada en servicio de bases de datos de utilidad para las empresas del sector como es la que identifica la totalidad de líneas de ayuda y subvenciones que tienen las distintas Administraciones (General del Estado, Autonómicas y Comunitaria) que podrían ser utilizadas por las empresas que operan en el sector.

¿Podría hablarse ya de síntomas claros de reorientación hacia pautas de comportamiento que hagan de éste un sector más moderno y competitivo?

Si asumimos que la ejecución de una buena parte de las líneas que integran el PETRA depende del propio sector (básicamente las relativas a estructura empresarial, formación, expansión exterior, nuevas tecnologías, logística y comercialización e imagen, buenas prácticas e información), creo que deberíamos centrarnos en su examen para determinar si el mensaje del PETRA está siendo efectivamente captado por las empresas y si éstas comienzan a reorientar su actuación conforme a él.

Entendiendo que dentro de ese bloque de líneas de actuación ocupa una posición central la referida a la estructura empresarial, puesto que sin alcanzar una dimensión crítica imprescindible sería muy difícil que nuestras empresas pudiesen afrontar los retos relativos a expansión exterior, innovación tecnológica, planes de formación continua, etc., podemos decir que el mensaje del PETRA sí está siendo captado y que se empieza a operar una reorientación de comportamientos en el sector.

La Opinión

De hecho, la dimensión media de nuestras empresas, medida por el tamaño de su flota, viene creciendo de manera constante desde que se ha empezado a divulgar el PETRA, con una reducción, además, del peso porcentual del número de empresas de menor tamaño (un solo vehículo), y un aumento claro del de empresas de más entidad (cinco o más vehículos).

En el pasado año, y desde el Comité Nacional del Transporte por Carretera, se abrió un debate para analizar de forma crítica el régimen de acceso al mercado y el régimen jurídico de las autorizaciones. ¿Se puede hablar de que, a estas alturas del año 2003, existen posturas suficientemente consensuadas por la mayoría de los agentes del sector como para introducir cambios que supongan una mayor flexibilidad en la gestión empresarial?

Recientemente se ha abierto, en efecto, un diálogo entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera y la Dirección General de Transportes por Carretera con objeto de analizar críticamente el régimen jurídico de acceso al mercado y, en general, de las autorizaciones de transporte, a fin de introducir las modificaciones que, en su caso, se estimen necesarias.

Resulta prematuro hablar de que existan ya posturas consensuadas ni mucho menos un proyecto definido de modificación, pero, a la vista de las conversaciones que se vienen manteniendo, es razonable pensar que, en caso de considerarse necesario algún tipo de modificación, ésta se definirá e instrumentará probablemente dentro del año 2003.

Por último, ¿se podría pensar en profundizar en una mayor liberalización?

La vigente Orden sobre régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías, aprobada en 1999, cumplió su función adecuadamente, instrumentando la descontingentación de la oferta de transportes, aunque evitando que se propiciase un crecimiento desordenado de la misma.

No obstante, las incógnitas que abrían el proceso de descontingentación forzaron a que el consenso acerca del contenido de dicha norma plagase éste de cautelas que, en ocasiones, han demostrado su utilidad, mientras que, en otras, han evidenciado constituir rigideces sin efecto positivo apreciable.

En todo caso, creo acertar si digo que ya en aquel momento todos éramos conscientes de estar dando exclusivamente un primer paso sobre el que, progresivamente, debería irse avanzando hacia un juego más abierto y flexible de las reglas de mercado.

Ya en la aprobación de la Orden de 1999 todos éramos conscientes de estar dando exclusivamente un primer paso sobre el que, progresivamente, debería irse avanzando hacia un juego más abierto y flexible de las reglas de mercado.

Sea como fuere, disponemos ahora de un instrumento director, el PETRA, con el que no se contaba en aquel momento. Cualquier modificación que, en su caso, deba producirse sobre el actual régimen jurídico de acceso al mercado y, como consecuencia, del de las autorizaciones de transporte en general, debería tomar como punto de partida la Orden del 99, evitando dar pasos atrás sobre los avances que ésta ha venido propiciando, y orientarse en el sentido que marcan las recomendaciones incluidas en el PETRA. □



Análisis del sector

EL PAPEL DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Visión estratégica de su papel en el sector

Para conocer y valorar adecuadamente el papel que el Ministerio de Fomento desempeña en el desarrollo del sector nacional del transporte de mercancías por carretera, se hace preciso analizar previamente el posicionamiento que aquél ha adoptado para definir y orientar su relación con el sector.

A grandes rasgos, este posicionamiento pasa por concretar y consolidar su papel en los siguientes aspectos clave:

➤ *Afianzarse como referente claro del sector:*

El Ministerio de Fomento dispone de una situación privilegiada para desempeñar el papel de mediador entre los distintos agentes del sector, y el de impulsor de iniciativas encaminadas a conseguir un sector más moderno y competitivo.

El diseño del Plan PETRA y el continuo respaldo para su adecuado desarrollo hacen patente la voluntad de asumir ese papel de referencia.

➤ *Velar por la transparencia del mercado y por su desarrollo dentro de óptimas condiciones de competencia:*

Sólo la verdadera transparencia del sector y su funcionamiento dentro de un marco de competencia leal permitirán el desarrollo sostenible de las empresas.

➤ *Crear un adecuado marco regulador y normativo para el correcto funcionamiento del sector:*

La claridad y el acierto en la definición de las reglas de funcionamiento del sector son pilares básicos para establecer un adecuado marco competitivo que haga de éste un sector atractivo y rentable.

➤ *Mantener interlocución con el sector a través del CNTC:*

Desde su creación, el Comité Nacional del Transporte por Carretera se ha consolidado como el órgano fundamental de consenso en el ámbito del transporte por carretera al ser representativo de los diferentes agentes intervinientes en el sector. Es por ello que la colaboración permanente del Ministerio de Fomento con el mismo le permite asegurar la interlocución con el sector y un acercamiento efectivo a su realidad intrínseca.

➤ *Representar a España ante la Unión Europea:*

En un contexto de mercado único europeo, en el que las Directivas establecen las pautas normativas y de ordenación de los diferentes mercados nacionales, y en el que están en juego aspectos tan vitales como la nueva reglamentación de tiempos de recorrido, los nuevos criterios de concesión de autorizaciones, y la definición de la futura red europea de transporte, queda patente la necesidad de situar interlocutores permanentes y de peso en los círculos de decisión europeos.



Medidas adoptadas desde la definición del plan

Con la definición y aprobación del Plan PETRA el Ministerio de Fomento aceptó el reto de diseñar e impulsar, de manera permanente, paquetes de medidas encaminadas a promover, respaldar y difundir iniciativas para la modernización del sector y la mejora competitiva de sus empresas.

En ese sentido, el balance de la labor desarrollada desde el Ministerio de Fomento en estos cerca de dos años de andadura del Plan parece más que positivo, a tenor del gran número de medidas ejecutadas, en marcha o previstas, y de la incipiente aunque perceptible reacción que está mostrando el sector hacia los objetivos de competitividad planteados.

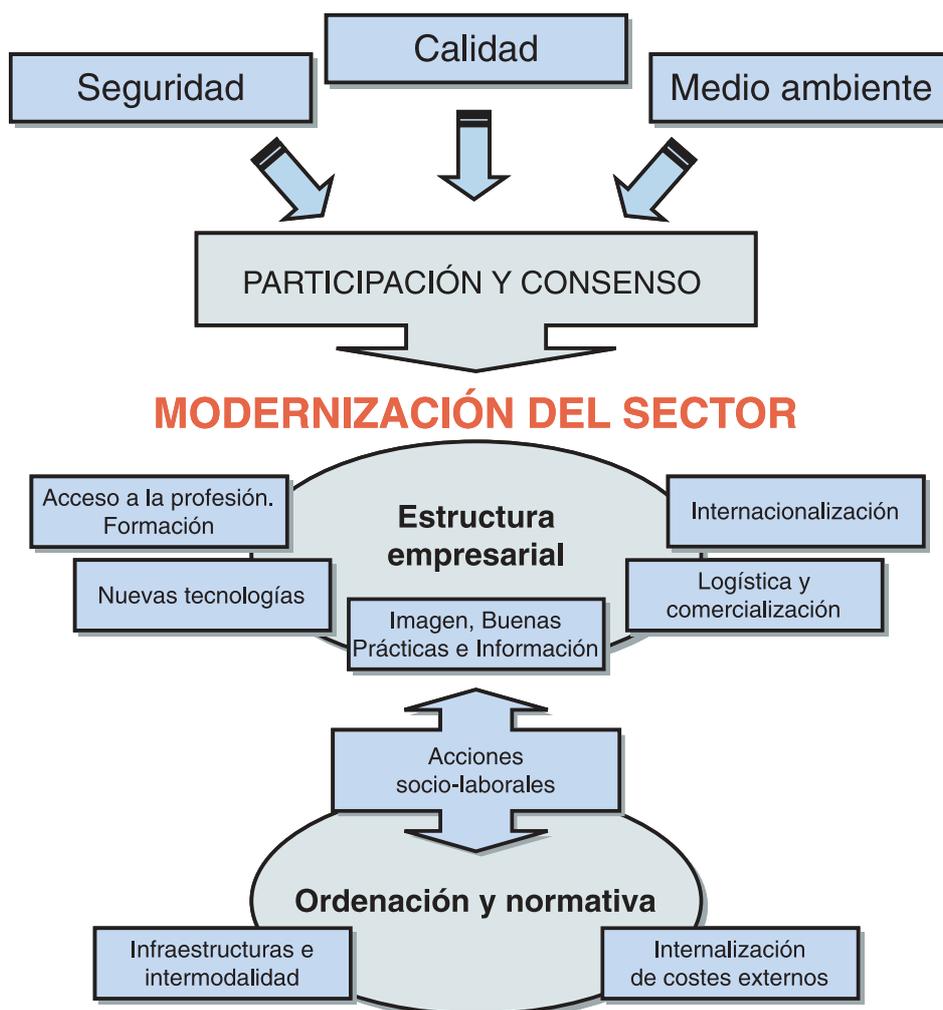
Análisis del sector

Para dejar constancia de la labor que está desarrollando el Ministerio de Fomento a través de su Dirección General de Transportes por Carretera, y para fomentar su difusión en el sector con la idea de que todos sus agentes se beneficien de las diferentes iniciativas afrontadas, en este y sucesivos boletines se ofrecerá una relación de las medidas “ejecutadas”, “en marcha” y “previstas” por la Dirección General.

Las medidas estarán agrupadas en las 10 grandes líneas de actuación del Plan y en los diferentes proyectos de desarrollo que, para cada línea de actuación, definió el Plan Estratégico.

Dadas las interconexiones con la que se diseñaron las líneas de actuación del Plan, algunas de las iniciativas desarrolladas serán compartidas por más de una línea de actuación.

En estos cerca de dos años, la labor desarrollada desde el Ministerio de Fomento ha sido ímproba, a tenor del gran número de medidas ejecutadas, en marcha o previstas, y de su positiva repercusión en el sector.



Análisis del sector

ORDENACIÓN Y NORMATIVA

Introducción

El Ministerio de Fomento tiene, entre sus objetivos prioritarios, el de acompañar al sector en su permanente e inevitable evolución, con la intención última de que ésta se produzca a la velocidad deseada, conformando un entorno competitivo equilibrado, seguro y transparente.

En este sentido, el desempeño que la Dirección General de Transportes por Carretera hace de su función de “ordenación y normativa” tiene como finalidad crear el marco jurídico y normativo adecuado para facilitar y garantizar ese libre desarrollo de las empresas del sector, asegurando en todo momento un entorno de competencia leal y transparente en el que se posibilite la evolución hacia un sector más moderno, seguro y competitivo, en igualdad de condiciones para todas las empresas que lo conforman.

El desempeño de la función de “ordenación y normativa” tiene como finalidad crear el marco jurídico y normativo adecuado para facilitar y garantizar la evolución hacia un sector más moderno, seguro y competitivo en un contexto de transparencia, competencia leal e igualdad de condiciones.

Con Ordenación y Normativa nos encontramos ante la única de las diez líneas de actuación propuestas por el Plan PETRA en la que la responsabilidad directa de su planificación y aplicación recae exclusivamente sobre el Ministerio de Fomento, como Órgano Regulador del sector, y en las diferentes Comunidades Autónomas como gestoras de sus competencias en materia de transporte.

Sin embargo, esto no es óbice para que sus etapas de planificación y diseño estén abiertas a la participación y a la opinión de todos los agentes del sector y a la consecución de un consenso entre los mismos, de forma que el marco normativo resultante recoja fielmente sus necesidades reales.

Objetivos del plan

Los principales objetivos establecidos por el Plan PETRA dentro del marco de Ordenación y Normativa, se resumen en los siguientes puntos:

- ✓ Promover que el transporte de mercancías tenga una flota moderna, con unos estándares de seguridad elevados.
- ✓ Homogeneidad y coordinación entre las medidas adoptadas a título individual por las diferentes administraciones involucradas en el transporte.

Esos objetivos quedan ampliamente recogidos a través de las numerosas actuaciones “ejecutadas”, “en marcha” o “previstas” por el Ministerio de Fomento a través de su Subdirección General de Ordenación y Normativa; actuaciones que se detallan al final de este apartado.

Con dichas actuaciones se abarca un amplio abanico de necesidades del sector en materia de seguridad, transparencia y libre competencia.

Destacan las siguientes actuaciones:

- Deducciones y créditos por inversión en vehículos nuevos más modernos, seguros, competitivos y menos contaminantes.
- Campañas y cursos sobre seguridad en carretera.
- Coordinación entre administraciones para facilitar y agilizar la obtención o visado de autorizaciones.
- Elaboración de planes y disposición de medios y recursos para las inspecciones en carretera.

Situación del sector en relación con los aspectos de ordenación y normativa

El sector nacional del transporte de mercancías por carretera es un sector tremendamente complejo, por dos razones: su alto grado de atomización y los altos niveles de competencia en que basa el desarrollo de su actividad, lo que, con el tiempo, ha configurado un mercado de gran opacidad y prácticas de competencia, en ciertos casos, desleal.

Análisis del sector

Esta complejidad a la que hacemos referencia, unida al hecho de tratarse de un sector con una larga tradición de regulación y control por parte de la Administración Central y acentuada por los continuos cambios y adaptaciones de la actividad tradicional del transporte, ha dado lugar a un marco normativo bastante amplio y en constante evolución y adaptación.

El marco actual de aplicación del régimen jurídico de acceso al mercado es el resultado de una evolución condicionada por el proceso de progresiva liberalización y por el de homogeneización de las condiciones de acceso en los diferentes países de la UE.

Entre las numerosas actuaciones que se desarrollan actualmente en el campo de la Ordenación y Normativa y que, ciertamente, afectan y preocupan al sector, nos gustaría centrarnos en tres:

— El marco actual de aplicación de un *régimen jurídico de acceso al mercado* ha sido y es el resultado de una evolución condicionada por un doble hecho: el actual proceso de liberalización del acceso a la actividad, bajo el cumplimiento de ciertos requisitos de capacidad y honorabilidad, y un proceso paralelo de homogeneización de las condiciones de acceso en los diferentes países de la UE.

Por un lado se parte de una situación nacional, años 80, de fuerte regulación del transporte de mercancías por carretera desde la Administración Central.

El primer hito del cambio de esta situación se produce con la promulgación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y con la posterior aprobación del Reglamento de aplicación. Es a partir de entonces cuando empieza un proceso de progresiva liberalización que llega hasta nuestros días.

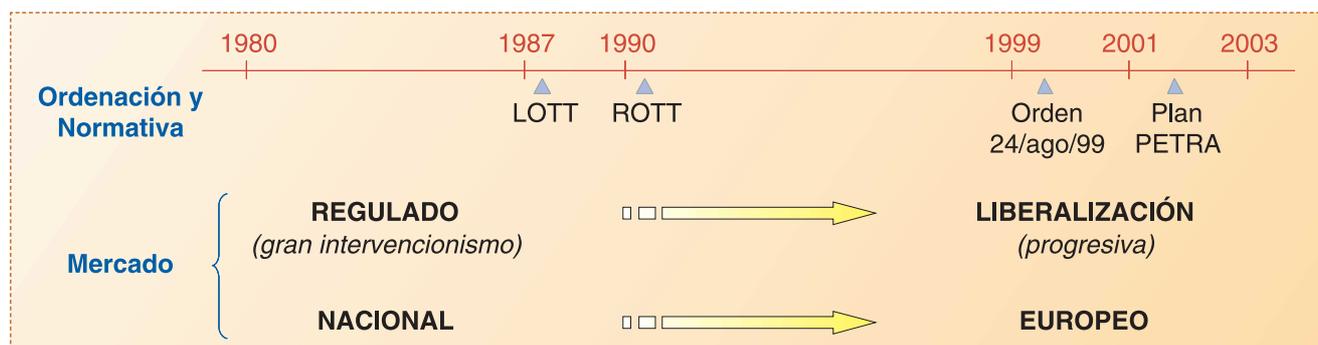
Por otro lado, se está produciendo a escala europea un proceso de liberalización a diferentes velocidades, en el que cada país miembro mantiene normativas propias para el acceso y desarrollo de la actividad. Pero, pese a que todavía no existe una normativa común clara y amplia, se está produciendo una progresiva e inevitable adaptación de las normativas nacionales a las de carácter comunitario.

En la actualidad se ha abierto, a instancias del Comité Nacional del Transporte por Carretera, un debate para realizar una revisión y valoración crítica del régimen jurídico de acceso al mercado.

— El actual proyecto de Ley para la *modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, tiene como objetivo fundamental el desarrollo de la actividad bajo unas pautas de competencia leal, en un entorno de transparencia y de seguridad.

Todas estas inquietudes se ven recogidas principalmente por las nuevas normativas sobre tiempos de recorrido y la disposición de nuevos planes y medios para el control y la inspección, como puede ser el táctografo digital.

En estos momentos, dicho proyecto de Ley se encuentra en el Senado en espera de su aprobación definitiva.



Análisis del sector

— Por último, ya se han iniciado los trabajos para la modificación del *Reglamento de aplicación de la LOTT (ROTT)*, que es el Reglamento que lleva asociada toda Ley para su efectiva aplicación.

- 👉 ***Se ha abierto en el sector, a instancias del CNTC, un debate para el análisis y la valoración crítica del régimen jurídico de acceso al mercado.***
- 👉 ***El proyecto de modificación de la LOTT se encuentra en el Senado pendiente de aprobación.***
- 👉 ***Se han iniciado los trabajos para la modificación del reglamento de aplicación de la LOTT (ROTT).***

Régimen jurídico de acceso al mercado

La Orden de 24 de agosto de 1999 (BOE de 7 de septiembre), sustituyó el régimen de limitación cuantitativa de las autorizaciones de transporte público de ámbito nacional para vehículos pesados, por un sistema de libre acceso al mercado, sujeto al cumplimiento de condiciones cualitativas.

El número de autorizaciones de vehículos pesados con tracción propia de servicio público, después de unos años decreciendo, aumentó a partir de 1997 y especialmente desde principios de 1999. No obstante, a partir del año 2002 disminuye este fuerte ritmo de crecimiento.

Hasta la entrada en vigor de la descontingentación el crecimiento se produjo principalmente con autorizaciones de ámbito local, ya que no estaban contingentadas, a partir de dicha fecha son las autorizaciones de ámbito nacional las que experimentan un mayor crecimiento. En particular, el número de autorizaciones adscritas a vehículos rígidos ha aumentado desde 1999, rompiéndose la tendencia decreciente de los años anteriores. Este aumento se aprecia especialmente en el ámbito nacional a partir de la descontingentación.

En consecuencia, los criterios para la elección del vehículo óptimo para la empresa han dejado de tener en cuenta el condicionante de escasez de autorizaciones y la necesidad de sacar el máximo provecho a las mismas mediante su adscripción a vehículos con una mayor capacidad de carga, para centrarse exclusivamente en criterios de eficiencia y adaptación al mercado.

Por otra parte, las autorizaciones adscritas a tractores mantienen un fuerte ritmo de crecimiento en los últimos años.

En definitiva, la descontingentación no ha tenido influencia significativa en la evolución del número total de autorizaciones y si la ha tenido en la distribución por ámbitos, aumentando la representación del ámbito nacional. Así, la entrada en vigor de la descontingentación se ha traducido en un aumento progresivo de la media del número de autorizaciones de vehículos pesados de servicio público y ámbito nacional por empresa.

En el plazo comprendido entre el 8 de septiembre de 1999 y el 1 de enero de 2003 la media de autorizaciones MDP-N por empresa ha crecido de 1,93 a 2,86. Asimismo, han disminuido de forma importante las empresas con una autorización de MDP-N, aumentando las que poseen más de una. Las empresas con un vehículo con autorización MDP-N, representaban en el momento de la entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999, el 74,4% del total de empresas con autorizaciones MDP-N, representando, tan sólo, el 57,4% el 1 de enero de 2003.

Por otro lado, la atomización empresarial que se desprendería de esta cifra no es tal, ya que las empresas con una sola autorización, el 57,4% de las empresas a 1 de enero de 2003, únicamente disponen del 20,0% de las autorizaciones MDP-N.

La descontingentación no ha propiciado, como se temía, un exceso de oferta con respecto a la demanda. Por el contrario, ha contribuido a una mejora de la dimensión empresarial y a una evolución “lenta” pero perceptible, hacia la concentración empresarial.

Análisis del sector

Proyecto de Ley para la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)

La nueva regulación supondrá un nuevo hito para conseguir, en un mercado de transporte liberalizado, una competencia transparente y unos niveles de seguridad adecuados.

Se trataría de una reforma de la legislación vigente en materia de inspección y control del transporte por carretera que tipifique más acertadamente las conductas infractoras y permita una mayor eficacia en la eliminación de la competencia ilícita, regulando con ello nuevos tipos infractores.

En este contexto las ideas motrices que inspiran la nueva regulación son:

- ✓ La conveniencia de reforzar los mecanismos del mercado de transportes, con objeto de garantizar su eficaz funcionamiento sobre la base de la máxima transparencia.
- ✓ La necesidad de reforzar los mecanismos de inspección y control con que cuenta la Administración reguladora para prevenir y combatir los abusos de competencia y las prácticas de competencia desleal.
- ✓ La conveniencia de mejorar la coordinación entre los distintos Departamentos de la Administración cuyas competencias afectan al ejercicio de la actividad de transporte.

Entre las innovaciones más importantes de la nueva regulación están:

- Mejora de la coordinación administrativa.
- Regulación de las condiciones de participación de los conductores de vehículos pesados en las operaciones de carga y descarga.
- Se actualizan los límites de responsabilidad de los transportistas frente a daños durante el transporte.
- Se amplía el ámbito de actuación de las Juntas Arbitrales del Transporte.
- Se adecua el derecho de los extranjeros a ejercer la actividad de transportista en España a las reglas genera-

les sobre derechos y libertades de los extranjeros en España.

- Se establece la capacidad del Gobierno para regular las condiciones de seguridad en determinadas clases de transporte.
- Se mejora la definición de las competencias de la inspección del transporte por carretera.
- Se habilita a la inspección del transporte o las Fuerzas de Vigilancia en Carretera para ordenar el desplazamiento de un vehículo hasta el taller o zona de control más próxima (hasta 30 km).
- Se define y atribuye con más precisión la responsabilidad entre los distintos agentes intervinientes en el mercado.
- Se prioriza la gravedad de las infracciones.
- Se establecen nuevos tipos infractores y se redefinen algunos de los preexistentes.
- Se actualiza la cuantía de las sanciones por infracciones a la normativa de transportes al incremento experimentado por el IPC.
- Se simplifica y agiliza la tramitación de los expedientes sancionadores.
- Se prevé la posibilidad de un descuento (25%) por el pronto pago de las sanciones.
- Se establecen normas específicas con objeto de garantizar el buen fin de los expedientes sancionadores y el eficaz cobro de las sanciones.

El proyecto de Ley surge con la vocación de conseguir, dentro de un mercado de transporte liberalizado, una competencia transparente y unos niveles de seguridad adecuados.

Análisis del sector

ORDENACIÓN Y NORMATIVA

Medidas ejecutadas

PROYECTO 15. Seguridad y medio ambiente: renovación de la flota e implantación de las ITV móviles.

- ✓ **Deducción por inversión en vehículos menos contaminantes.**

Aprobación del R.D. 283/2001, de 16 de marzo, en el que se estableció una deducción por inversión en vehículos menos contaminantes.

- ✓ **Deducción por inversión en vehículos nuevos.**

Aprobación del R.D. Ley 10/2000, de 6 de octubre, por el que se reduce el plazo de permanencia del vehículo en la empresa a efectos de la aplicación de la deducción por inversión en vehículos nuevos.

- ✓ **Deducción por inversión en innovaciones tecnológicas, seguridad y mejor aprovechamiento de los vehículos.**

Aprobación del R.D. Ley 10/2000, de 6 de octubre y la posterior Ley 14/2000, de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que permiten deducciones fiscales por inversión en innovaciones tecnológicas que mejoren las condiciones de seguridad en el transporte y por utilización de recursos que optimicen la explotación de las empresas mejorando el aprovechamiento de los vehículos y racionalizando el consumo de energía.

- ✓ **Línea de crédito a vehículos que incorporen tecnología menos contaminante.**

Firma de un convenio entre el Ministerio de Fomento y el ICO, el 4 de diciembre de 2000, estableciendo para el año 2001 una línea de crédito a través del ICO para Inversiones en vehículos destinados a explotaciones de transporte público por carretera que incorporen tecnología menos contaminante. Se concedieron préstamos por valor de 30,4 millones de euros a través de más de 50 entidades financieras del país.

- ✓ **Renovación de la línea de crédito.**

Dicha línea de crédito fue renovada para los años 2002 y 2003.

- ✓ **Información en carretera sobre estaciones de servicio y precios.**

Aprobación del R.D. 248/2001, de 9 de marzo, para regular la obligatoriedad de información en autovías y autopistas acerca de las estaciones de servicio disponibles y sus precios.

- ✓ **Campaña de concienciación sobre la seguridad en carretera.**

Realización de campañas de concienciación sobre la seguridad en carretera, en los períodos clave del año, mediante escritos a los Consejeros de Transportes de las Comunidades Autónomas, Ministerio del Interior, asociaciones del sector, etc.

- ✓ **Apoyo a cursos en materia de seguridad.**

Apoyo y colaboración a un número importante de cursos en materia de seguridad (conducción, prevención de riesgos, etc.). El 56,5% de las ayudas para formación que da la Dirección General de Transportes por Carretera va destinado a cursos sobre seguridad.

- ✓ **Inspecciones técnicas en carretera.**

Aprobación del R.D. 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español.

Se han establecido deducciones y créditos para la inversión en vehículos nuevos y menos contaminantes.

A su vez se realizan campañas y promueve cursos de concienciación sobre la seguridad en carretera.

Análisis del sector

- ✓ **Concesión de ayudas a las Sociedades de Garantía Recíproca.**

Se ha publicado la O.M. de 15 de enero de 2003 por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a las Sociedades de Garantía Recíproca que operen en el sector del transporte por carretera.

- ✓ **El renting en vehículos industriales.**

En diciembre de 2002 se celebró una ponencia sobre la figura del renting en vehículos industriales ante el pleno del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

PROYECTO 16. Plan de Coordinación entre las diferentes Administraciones.

- ✓ **Obtención ó visado de autorizaciones.**

Se encuentra totalmente desarrollado e implantado un procedimiento de intercambio periódico de datos entre el Registro General de Transportistas y los Sistemas de Información de la Agencia Tributaria, que ha permitido evitar a los interesados en la obtención o visado de autorizaciones de transporte tener que presentar certificados emitidos por dicha Agencia.

Se encuentra, asimismo, operativo un procedimiento de intercambio de datos entre el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte y los registros de la Seguridad Social, mediante el que se ha conseguido evitar, en una buena parte de los supuestos, que los interesados en la obtención o visado de autorizaciones de transporte tengan que presentar certificados emitidos por dicho organismo.

- ✓ **Consultas de la Inspección del Transporte y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.**

Se encuentra plenamente operativo un servicio en explotación que permite a la Inspección del Transporte y los especialistas en transporte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil la consulta de datos del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte utilizando terminales móviles y tecnología SMS.

- ✓ **Tramitación de autorizaciones.**

Se han realizado diversas actualizaciones de la aplicación informática SITRAN, a través de la que se gestiona el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, con objeto de facilitar y agilizar la tramitación de autorizaciones.

- ✓ **Gestión de autorizaciones desde las CC.AA.**

Se realiza una labor continua de coordinación y apoyo a las Comunidades Autónomas en materias relacionadas con la gestión de autorizaciones.

Independientemente de las reuniones periódicas del Grupo Técnico de Gestión y Apoyo a la Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas, se han contestado por parte de la Dirección General de Transportes por Carretera más de 600 consultas de órganos de gestión autonómicos y se han efectuado más de 50 viajes con objeto de formar y apoyar al personal que realiza tareas de gestión y tramitación de autorizaciones en las Comunidades Autónomas.

PROYECTO 17. Desarrollo de la capacidad normativa e inspectora de la Administración: nuevo tacógrafo y planes de inspección.

- ✓ **Seguridad y control en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.**

Aprobación de la O.M. de 11 de enero de 2001, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril y por vía navegable, y de la Resolución de la Dirección General de Transportes por Carretera de 3 de octubre de 2001, por la que se modifica la lista de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, con objeto de reforzar su seguridad y control.

Se han puesto en marcha una serie de medidas encaminadas a facilitar y agilizar la obtención o el visado de las autorizaciones, coordinando para ello a los diferentes organismos y administraciones implicados.

Análisis del sector

✓ **Regulación del transporte de mercancías perecederas.**

Aprobación del R.D. 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte, con objeto de garantizar el desarrollo armónico de las cuestiones que al mismo afectan.

✓ **Expedición de tarjetas identificativas para los tacógrafos digitales.**

El 23 de octubre de 2002 se firmó el Convenio con la F.N.M.T. (por un valor de 500.000 euros) relativo a la colaboración de ésta en la expedición de las tarjetas identificativas de los conductores en orden a la entrada en funcionamiento de los nuevos tacógrafos digitales.

✓ **Planes de Inspección de Transporte.**

Los Planes de Inspección de Transporte para 2001 y 2002 fueron plenamente ejecutados. Cabe destacar, entre otros datos que se controlaron por las fuerzas de vigilancia en carretera 1.282.185 vehículos en 2001 y 1.226.828 en 2002, se examinaron por las distintas Administraciones 2.372.543 discos de tacógrafo en 2001 y 2.305.131 en 2002. Los resultados del plan de inspección de 2002 se presentaron al Comité Nacional del Transporte por Carretera el 27 de marzo de 2003.

Se han reforzado considerablemente los medios y las actuaciones para el desarrollo de la labor inspectora de la Administración, potenciando el control de tacógrafos y limitadores de velocidad, y aprobando los diferentes Planes anuales de Inspección de Transporte.

El Plan de Inspección de Transporte para 2003 aprobado por la Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas el día 14 de noviembre de 2002, se encuentra en ejecución.

✓ **Control de los limitadores de velocidad y tacógrafos.**

Se ha dotado a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de 350 aparatos para el control del correcto funcionamiento de los limitadores de velocidad y tacógrafos.

✓ **Normas de control para los transportes públicos de mercancías por carretera.**

Se aprobó la Orden de 31 de enero de 2003 por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera.

✓ **Servicios de inspección y policía de control del transporte por carretera.**

El Ministro de Fomento firmó en julio de 2002 el protocolo de integración de España como miembro del grupo de trabajo Eurocontrol-Route, para la coordinación de los servicios de inspección y policía de control del transporte por carretera.

ORDENACIÓN Y NORMATIVA

Medidas en marcha y previstas

PROYECTO 16. Plan de Coordinación entre las diferentes Administraciones

✓ **Interconexión entre Registros.**

Se encuentra en pruebas la interconexión entre el registro de la Dirección General de Tráfico y el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Análisis del sector

- ✓ **Proyecto de modificación de la LOTT para la coordinación y transparencia.**

Se encuentra en estado muy avanzado de tramitación un Proyecto de modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que, entre otras cuestiones, contiene tres importantes disposiciones adicionales destinadas a mejorar la coordinación entre las Administraciones de transportes, la Agencia Tributaria, la Seguridad Social y la Dirección General de Tráfico introduciendo mayores niveles de transparencia recíproca entre sus registros.

- ✓ **Seguridad en las transacciones: firma electrónica.**

En las próximas semanas se firmará el convenio con la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre para la prestación de servicios de certificación de firma electrónica, para garantizar la seguridad de las transacciones con el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte vía Internet.

- ✓ **Solicitud y visado de autorizaciones vía Internet.**

Se está trabajando en un proyecto de administración electrónica que permita realizar los trámites de solicitud y visado de autorizaciones vía Internet. Es previsible que esté en funcionamiento en el presente año.

PROYECTO 17. Desarrollo de la capacidad normativa e inspectora de la Administración: nuevo tacógrafo y planes de inspección.

- ✓ **Condiciones de competencia y seguridad en el mercado del transporte por carretera.**

Se encuentra en tramitación un Proyecto de Ley sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por el que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- ✓ **El Plan de Inspección de Transporte y el nuevo tacógrafo.**

Se vienen desarrollando todos los trabajos necesarios para garantizar la efectividad del funcionamiento regular de la inspección del nuevo tacógrafo digital desde el primer momento en que éste entre en vigor conforme a lo que al efecto disponga la normativa comunitaria.

El Plan de Inspección de Transporte para 2004 se elaborará teniendo en cuenta la posibilidad de que se implante el nuevo tacógrafo digital.

- ✓ **Controles en carretera de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.**

La Dirección General de Tráfico ha iniciado la ejecución de un plan dirigido a dotar a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de 3.000 nuevos instrumentos informáticos que facilitarán su labor, agilizando la comprobación de datos de los registros obrantes en dicha Dirección General, así como del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte durante la realización de controles en carretera, así como la transmisión de las correspondientes denuncias a los órganos competentes en materia de transportes de las distintas Administraciones.

- ✓ **Real Decreto sobre transporte de mercancías percederas.**

Está tramitándose un Proyecto de Real Decreto sobre transporte de mercancías percederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes. □

El Proyecto de modificación de la LOTT prevé disposiciones para mejorar la coordinación entre las diferentes Administraciones y Organismos, mejorando la transparencia entre registros.

Análisis del sector

ESTRUCTURA EMPRESARIAL

Introducción

Analizar la eficacia y eficiencia de cualquier sector económico de actividad de un país concluye inevitablemente en una reflexión sobre los aspectos de la estructura empresarial de dicho sector.

Es indudable la importancia de conseguir una estructura empresarial adecuada para consolidar los cimientos de un sector más moderno y competitivo, pero hay que ser conscientes de la dificultad de esta labor en un sector tan atomizado y con gran predominio de empresas de pequeño tamaño y escaso respaldo financiero.

Desde la Dirección General de Transportes por Carretera se apuesta por la mejora de la estructura empresarial como herramienta que conduzca a la consolidación de empresas más competitivas y flexibles ante las demandas del cliente, lo que en definitiva redundará en mayores ingresos y rentabilidades, y mejorará la situación potencial para invertir en otros aspectos como formación, nuevas tecnologías, expansión exterior, etc., también defendidos desde el Plan PETRA, con lo que se reanudará el ciclo ya emprendido de mejora.



Las afirmaciones realizadas parten de la premisa de considerar **estructura empresarial adecuada** a la que mantiene un correcto dimensionamiento en:

- La *estructura económico-financiera*: liquidez, endeudamiento, fondos propios, etc.
- La *estructura operativa*: servicio, cobertura geográfica, flota, naves, etc.

La manera más factible de conseguir y consolidar una estructura empresarial óptima es la obtención de masa empresarial crítica que te permita aprovechar sinergias y economías de escala ofreciendo un servicio más completo al cliente.

De ahí el gran empeño puesto desde la Dirección General en promover y respaldar los procesos de concentración ó colaboración empresarial.

El dimensionamiento adecuado de las empresas sienta las bases de la inversión en el resto de factores promovidos por el Plan PETRA para la modernización del sector. Por otro lado, sólo a través de la modernización del sector se posibilita el desarrollo sostenible de esas estructuras empresariales.

Objetivos del plan

Los principales objetivos planteados por el Plan Estratégico dentro del marco de estructura empresarial, se resumen en los siguientes puntos:

- ✓ Fomentar la concentración empresarial, así como favorecer la renovación generacional del sector.
- ✓ Fomentar fórmulas alternativas de crecimiento que no requieran la realización de inversiones importantes ni resten “independencia empresarial” a los profesionales autónomos o PYMES, como es el caso de las franquicias.
- ✓ Aprovechar la tendencia generalizada en la economía a la externalización del ciclo logístico del negocio, para captar la cuota de mercado que en la actualidad está explotándose por medio de autorizaciones de servicio privado.
- ✓ Facilitar el acceso de las empresas de transporte a la información sobre las ayudas económicas que con carácter general otorgan las administraciones y a los incentivos fiscales del sistema tributario español.

Análisis del sector

Situación económico-financiera de las empresas del sector

Desde la Dirección General de Transportes por Carretera se es plenamente consciente de la necesidad e importancia estratégica de disponer de un conocimiento profundo y continuado del sector, con vistas a satisfacer un doble objetivo:

- Establecer una base sólida para el desempeño adecuado de su labor y la consecución de sus objetivos estratégicos.
- Alimentar y mantener accesible una fuente de información alternativa para aquellos agentes del sector interesados en tener referencias fiables y actualizadas del mismo.

En este convencimiento la Dirección General desarrolló (1999) y pretende seguir desarrollando (2003), entre otros, un “Estudio sobre la situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera” (tanto de mercancías como de viajeros), con el objeto de afrontar un acercamiento a la estructura empresarial actual del sector, así como a la evolución de los estados financieros de sus empresas durante los últimos años.

El contenido de dicho estudio se estructura en tres grandes apartados:

- El análisis de la situación económico-financiera de cada una de las empresas.
- Un análisis del sector a escala global, como agregación de la situación de sus empresas.
- Un análisis comparativo de la evolución del sector con la de los principales indicadores macro-económicos del país.

A continuación pasamos a desarrollar las principales conclusiones que, con respecto al transporte de mercancías por carretera, arrojó el último estudio correspondiente al año 1999 y que valoró la evolución económico-financiera de las empresas en el periodo 1993-1998, lo que da una idea de su situación antes de la aplicación del Plan.

En próximos boletines recogeremos las principales conclusiones del estudio que se realice durante este año 2003, ya que reflejarán la evolución a partir del diseño e implantación del Plan PETRA.

Resultado de explotación

Los ingresos de explotación de las empresas del sector presentaron en el periodo 1993-1998 un crecimiento significativo, aunque al mantenerse ingresos y costes de explotación muy parejos, los márgenes fueron reducidos, encontrándose como valor medio en el entorno del 4%, lo que da una idea de la escasa rentabilidad del sector.

Entre las posibles razones de la escasa rentabilidad del sector encontramos:

- Exceso de oferta y, por tanto, de competencia, con lo que bajan los precios y se dificulta el aprovechamiento de los recursos.
- Inadecuado dimensionamiento de las empresas, que les impide generar sinergias y economías de escala.
- Obsolescencia del sector, con la consiguiente dificultad para adaptarse a las nuevas exigencias del cliente, lo que incrementa los costes internos.

Hasta 1999, y pese a la positiva evolución de los ingresos de explotación, los márgenes y la rentabilidad de las empresas del sector eran reducidos.

Situación financiera: endeudamiento, solvencia y liquidez

La situación financiera del sector no era muy saneada por ofrecer un gran endeudamiento, lo que repercute en solvencia y liquidez. Sin embargo en los últimos años del periodo se hizo patente una tendencia a la recuperación, probablemente propiciada por la bonanza económica del momento, que permitió un saneamiento de las empresas a raíz de los mejores resultados del ejercicio.

El endeudamiento a corto plazo era mayor que el de largo plazo dado que se trata de un sector muy atomizado con una mayoría de empresas de tamaño pequeño y mediano, a las que resulta más difícil acceder a la financiación a largo plazo.

Análisis del sector

Estructura de costes

En lo referente a la estructura de costes, durante el periodo analizado se produjo una paulatina disminución de los costes de personal.

Por el contrario se pudo observar un crecimiento progresivo del peso de las amortizaciones debido al incremento del inmovilizado de las empresas (flota principalmente).

Los gastos financieros disminuyen también considerablemente su peso relativo, lo cual, en una primera interpretación, sería razonable considerando la bajada de los tipos de interés en el mercado durante el periodo del estudio. Sin embargo, no deja de sorprender el hecho de que un sector con elevado endeudamiento presente, en proporción, una carga financiera reducida. Lo anterior podría ser resultado de incorrectas imputaciones contables.

En general podría hablarse de una mayor proporción de los costes variables frente a los fijos.

Los grupos de transporte

Como complemento del análisis efectuado sobre la situación de las diferentes empresas del sector, se realizaron una serie de reflexiones acerca de los grupos de transporte existentes en España.

Una primera característica de estos grupos empresariales es el hecho de que, por lo general, no cuentan jurídicamente con sociedades matrices, sino que las vinculaciones entre sociedades se mantienen a través de accionistas comunes u otras fórmulas. En consecuencia no existen prácticamente grupos que tengan la obligación legal de presentar cuentas anuales consolidadas.

El concepto de grupo dentro del sector de transporte por carretera, se materializa en los siguientes aspectos:

- Ayudas a la explotación y reequilibrio entre oferta y demanda, mediante cruces de servicios entre las distintas empresas del “grupo”.
- Apoyo administrativo facilitado desde una de las empresas del grupo, que hace el papel de matriz, dejando de esta manera centralizadas las labores contables, comerciales, de recursos humanos, etc.
- Centralización de los servicios de compras: material móvil, seguros, etc.

- Apoyo entre las empresas del grupo en lo referente a necesidades operativas.
- Beneficio doble al permitir a las empresas del grupo alcanzar la especialización dentro de su actividad pero beneficiándose del carácter más amplio que le otorga el pertenecer a un grupo.

Este último aspecto pudo tener gran importancia durante el proceso de liberalización en su importante crecimiento, ya que al estar las tarjetas contingentadas, los grupos las obtenían en función del número de empresas constituidas.

El perfil descrito para los grupos empresariales del sector del transporte de mercancías por carretera dificulta enormemente su análisis al ser pocos aquellos que presentan cuentas consolidadas.

Los grupos de transporte, por lo general, no cuentan jurídicamente con sociedades matrices y las vinculaciones entre sociedades se mantienen a través de accionistas comunes u otras fórmulas.

Por este motivo, aunque a continuación se presentan los principales resultados del análisis económico-financiero realizado sobre estos últimos grupos, no se puede afirmar que los mismos sean concluyentes.

Los grupos analizados presentaban las siguientes características comunes:

- Un nivel de capitalización, lógicamente, muy superior al de las empresas individuales.
- Un nivel de endeudamiento para el 50% de los grupos analizados muy inferior al de las empresas individuales.
- Rentabilidades dispares para aquellos grupos en los que se ha podido seguir una evolución.

Análisis del sector

Puntos fuertes y débiles del sector

Se señalan por último los puntos fuertes y los puntos débiles más significativos observados en el estudio de 1999 para el conjunto del sector del transporte de mercancías por carretera en España dentro del periodo objeto de análisis.

Puntos fuertes

- ✦ Periodo de bonanza económica que, a tenor de la alta sensibilidad del sector al entorno, generó una expansión considerable del mismo, redundando en el incremento de sus ventas así como de sus beneficios.
- ✦ Tendencia positiva de los niveles de solvencia, como consecuencia de la estabilidad de los índices de endeudamiento y de la capitalización paulatina del sector.
- ✦ Valores aceptables de liquidez, lo cual es importante si se atiende al fuerte endeudamiento a corto plazo del sector.
- ✦ Disminución progresiva del peso de los gastos de personal dentro de las estructuras de costes.
- ✦ Disminución apreciable de la carga financiera, asimismo dentro de las estructuras de costes, a pesar de los niveles de endeudamiento. En cualquier caso, este aspecto es positivo en la medida en que corresponda a la bajada de tipos de interés en el mercado.

Puntos débiles

- ✦ Escasa disminución de los niveles de endeudamiento que, unida a la dificultad de acceso a la financiación, se refleja en un fuerte endeudamiento a corto plazo.
- ✦ Bajo nivel de capitalización a escala global a pesar de las mejoras experimentadas durante el periodo.
- ✦ Excesiva sensibilidad de los resultados del sector al ciclo económico, lo que en situaciones menos positivas que la ofrecida por la economía en este periodo, puede poner al sector en una situación difícil.

Tendencias del mercado: los grandes grupos logísticos

Como ya hemos comentado, en nuestro país el sector del transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una alta concentración de la facturación en los principales grupos empresariales, que contrasta con el elevadísimo número de empresas que operan en él.

Por otro lado, en Europa empiezan a formarse poderosos grupos logísticos que se adaptan a las exigencias de la demanda (aumento de los servicios de valor añadido, acceso al correo electrónico, distribución y conectividad global), ofreciendo un servicio integral a sus clientes, también afectados por la globalización.

Si a la velocidad y la contundencia del cambio que se está produciendo en la concepción que el cliente tiene del servicio de una empresa de transporte, unimos la poca preparación de la gran mayoría de las empresas de nuestro sector para afrontar dichos cambios, resulta un panorama poco alentador para el mantenimiento de un marco competitivo adecuado e incluso para la subsistencia de muchas de las empresas nacionales de transporte de mercancías por carretera.

Las únicas vías posibles para afrontar el cambio necesario en las empresas del sector son:

- ✓ Búsqueda de *economías de escala*.
- ✓ Inversiones en *capital fijo, capital humano* (formación) y *tecnología*.
- ✓ *Expansión* exterior y globalización.

Desde la Dirección General se entiende que esto sólo será posible a través de la generalización de fórmulas de concentración o de colaboración estable entre las empresas.

La oferta de un servicio integral al cliente sólo será posible a través de la búsqueda de economías de escala, las inversiones en capital fijo, capital humano y en tecnología, la expansión exterior y la globalización.

Análisis del sector

Evolución positiva de la estructura empresarial

Pese a que la situación de partida del sector nacional del transporte de mercancías por carretera supone un importante handicap para la consecución de un sector más moderno y competitivo, es justo destacar que los innumerables esfuerzos realizados desde el sector y desde el Ministerio de Fomento comienzan a dar su fruto.

Prueba de ello es que, aún manteniéndose todavía dentro de márgenes más que mejorables, los principales indicadores del sector en lo que a estructura empresarial se refiere empiezan a mostrar síntomas de mejoría.

Situación económico-financiera

Los ratios de solvencia han presentado una lenta pero progresiva evolución desde valores negativos.

En la estructura de costes se ha producido una paulatina disminución de los costes de personal.

Los costes directos experimentaron un fuerte incremento durante el año 2000 debido al importante aumento del precio del gasóleo. En el año 2001 estos costes descendieron ligeramente ya que la bajada del precio del gasóleo contrarrestó las subidas de otros conceptos. El incremento de los costes directos en 2002 ha sido ligeramente inferior al del IPC general nacional.

Número de autorizaciones de transporte por empresa

El número de autorizaciones de transporte de servicio público presenta una evolución claramente positiva a partir de 1999, con crecimientos especialmente significativos en 1999 y en 2001.

Por otro lado, mientras en 1998 se produjo un crecimiento también importante y motivado, especialmente por la evolución de los vehículos ligeros y por el mayor crecimiento de las autorizaciones de ámbito no nacional, a partir de 1999 el sector invierte dicha tendencia, al apostarse claramente por las autorizaciones de vehículos pesados y por el ámbito nacional, tanto en pesados como en ligeros.

En cualquier caso, el fuerte crecimiento del número de autorizaciones es consecuente con la existencia de un periodo de bonanza económica, lo que explica también la ralentización de 2002.

A partir de 1999, coincidiendo con la descontingentación del sector, se observa una clara tendencia por las autorizaciones de vehículos pesados y por el ámbito nacional, tanto en pesados como en ligeros.

SERVICIO PÚBLICO Autorizaciones de vehículos con tracción propia

	PESADOS						LIGEROS						TOTAL	
	Nacional		Resto		TOTAL		Nacional		Resto		TOTAL		TOTAL	
	Autoriz.	△	Autoriz.	△	Autoriz.	△	Autoriz.	△	Autoriz.	△	Autoriz.	△	Autoriz.	△
01/01/99	74.778		67.719		142.497		58.824		26.126		84.950		227.447	
	12,95%		5,80%		9,55%		59,23%		-90,71%		13,12%		10,88%	
01/01/00	84.462		71.648		156.110		93.666		2.426		96.092		252.202	
	16,65%		-2,54%		7,84%		-5,70%		-17,64%		-6,00%		2,57%	
01/01/01	98.526		69.826		168.352		88.325		1.998		90.323		258.675	
	14,67%		4,64%		10,51%		6,61%		-0,40%		6,45%		9,09%	
01/01/02	112.982		73.065		186.047		94.160		1.990		96.150		282.197	
	7,30%		-1,37%		3,90%		-4,39%		-6,38%		-4,44%		1,06%	
01/01/03	121.232		72.065		193.297		90.022		1.863		91.885		285.182	

Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

* Nota: El 8 de septiembre de 1999 desaparecen las autorizaciones de ligeros de ámbitos comarcal y local

Análisis del sector

Pero lo que realmente se puede considerar un síntoma positivo e importante en la evolución del sector hacia un equilibrio estructural, y por tanto, hacia una mejora competitiva, es que paralelamente al crecimiento de las autorizaciones se da un incremento considerable del indicador del número de autorizaciones por empresa, lo que es un claro síntoma de la tendencia hacia la concentración empresarial tan necesaria en este sector.

Un síntoma claro de la tendencia hacia un equilibrio estructural del sector es que, paralelamente al crecimiento del número de autorizaciones, se da un incremento relevante del número de autorizaciones por empresa.

SERVICIO PÚBLICO
Autorizaciones por empresa

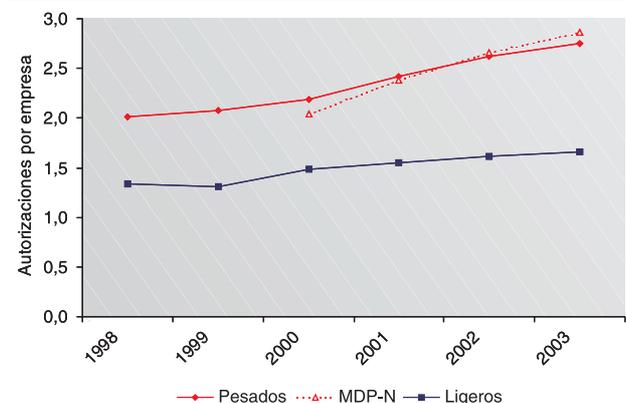
	PESADOS		LIGEROS
	Nacional	TOTAL	TOTAL
	Autoriz. Empr.	Autoriz. Empr.	Autoriz. Empr.
01/01/99	---	2,08	1,31
01/01/00	2,04	2,19	1,49
01/01/01	2,38	2,42	1,55
01/01/02	2,66	2,62	1,62
01/01/03	2,86	2,75	1,66

Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

Así, en poco más de tres años, desde el 8 de septiembre de 1999 al 1 de enero de 2003, la media de autorizaciones MDP-N por empresa ha crecido un 48%, pasando de 1,93 a 2,86.

La evolución global para pesados y ligeros, aunque más moderada, también es muy positiva.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE AUTORIZACIONES POR EMPRESA
Servicio público



Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

SERVICIO PÚBLICO
Autorizaciones por empresa

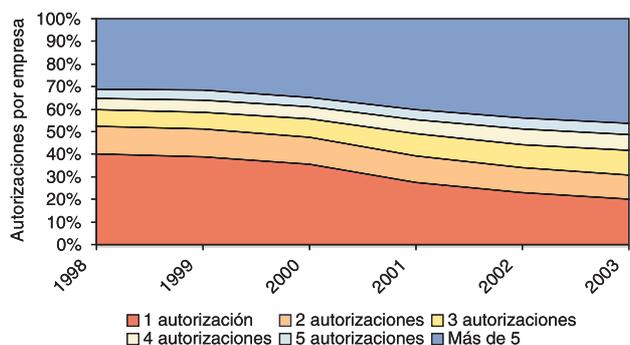
	Distribución de autorizaciones MDP-N según el número de autorizaciones por empresa					
	1	2	3	4	5	>5
01/01/99	38,8%	12,6%	7,4%	5,3%	4,2%	31,7%
01/01/00	35,6%	12,1%	8,0%	5,4%	4,0%	34,9%
01/01/01	27,5%	11,9%	9,6%	6,3%	4,4%	40,3%
01/01/02	22,9%	11,3%	10,1%	6,9%	4,8%	44,0%
01/01/03	20,0%	10,9%	10,9%	7,0%	5,0%	46,2%

Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

Además, en ese mismo periodo se ha pasado de un 74,4% de empresas con un solo vehículo con autorización MDP-N, a un 57,4%.

Este dato positivo sobre una tendencia a la concentración, se ve reforzado por el hecho de que ese 57,4% de empresas con una sola autorización de vehículo representan el 20,0% de las autorizaciones MDP-N del sector, siendo patente la reducción de su representatividad a favor de las de más de cinco autorizaciones.

DISTRIBUCIÓN DE AUTORIZACIONES POR EMPRESA
Servicio público



Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

Análisis del sector

AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Número de autorizaciones a vehículos españoles

	LICENCIAS COMUNITAS. Autoriz. △	NÚMERO AUTORIZACIONES		
		Bilaterales	Multilaterales	TOTAL
		Autoriz. △	Autoriz. △	Autoriz. △
1999	—	29.450	52.971	82.421
2000	18.991 19,09%	37.830 28,46%	54.673 3,21%	92.503 12,23%
2001	22.616 -2,53%	23.699 -37,35%	67.177 22,87%	90.876 -1,76%
2002	22.044	36.738 55,02%	69.402 3,31%	106.140 16,80%

Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

Expansión exterior

La evolución del número de autorizaciones de transporte internacional, pese a ciertos altibajos, ha mantenido un crecimiento importante que resulta especialmente relevante en el año 1999, así como en los años 2000 y 2002.

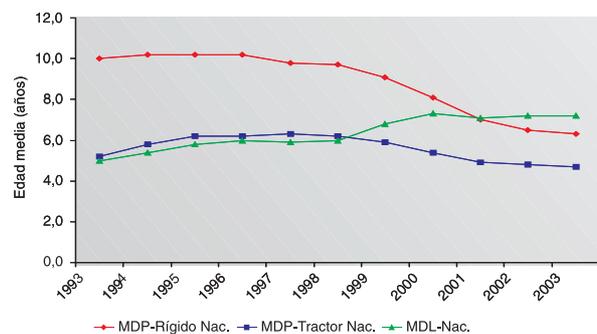
Esta evolución parece ser indicativa de la necesidad creciente que tienen las empresas del sector de ampliar sus mercados para ofertar un servicio más completo a sus clientes y resultar así más competitivos.

Renovación de flota

La evolución de la edad media de los vehículos con autorización MDP-N en el periodo 1999-2003, deja patentes los esfuerzos de renovación de flota y el claro descenso de la edad media, descenso que pierde algo de fuerza en los años 2002 y 2003.

De estas autorizaciones MDP-N destaca la importante evolución positiva en la renovación de los vehículos rígidos, pese a partir de una peor situación con respecto a los vehículos tractores. Por el contrario, los vehículos con autorización MDL-N presentan un claro envejecimiento que sólo parece estabilizarse a partir de 2000.

EVOLUCIÓN DE LA EDAD MEDIA DE LOS VEHÍCULOS Servicio público



Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

SERVICIO PÚBLICO - ÁMBITO NACIONAL Edad media de los vehículos con tracción propia (años)

	PESADOS MDP-N						LIGEROS MDL-N	
	MDP-Rígido		MDP-Tractor		TD-Tractor		MDL-N	
	Edad	△	Edad	△	Edad	△	Edad	△
01/01/99	9,1		5,9		8,0		6,8	
01/01/00	8,1	-10,99%	5,4	-8,47%	-	---	7,3	7,35%
01/01/01	7,0	-13,58%	4,9	-9,26%	-	---	7,1	-2,74%
01/01/02	6,5	-7,14%	4,8	-2,04%	-	---	7,2	1,41%
01/01/03	6,3	-3,08%	4,7	-2,08%	-	---	7,2	0,00%

Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

Análisis del sector

Oferta de transporte

La oferta, capacidad total de carga, de los vehículos de servicio público tiene una evolución acorde a la del número de autorizaciones, incrementándose a partir de 1997, y especialmente desde principios de 1999, no obstante, en el año 2002 disminuye este fuerte ritmo de crecimiento.

Demanda de transporte

La demanda en vehículos pesados, toneladas-kilómetro producidas, se ha incrementado de forma importante desde 1996 a 2002. Esto es debido al aumento de los kilómetros recorridos por los vehículos y del número de vehículos autorizados.

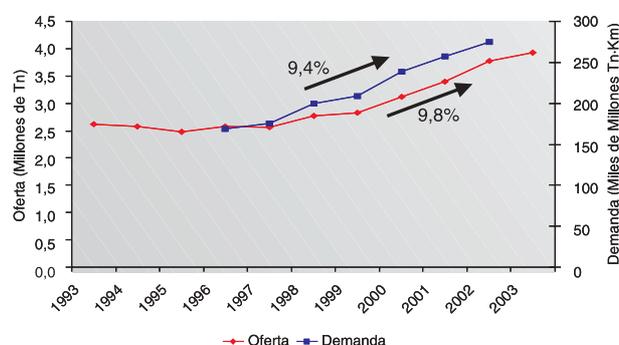
El aumento del número de autorizaciones no ha supuesto una merma en la actividad de los vehículos.

Relación oferta/demanda

El aprovechamiento de la oferta ha mejorado a lo largo del periodo 1996-2002, aumentando el ratio demanda/oferta, producción por tonelada ofertada, de 1996 a 2002 un 7,9% en los vehículos pesados de servicio público de todos los ámbitos y un 8,4% en los vehículos pesados de servicio público y ámbito nacional.

No obstante, en el año 2001 se interrumpió la tendencia creciente de los años anteriores.

**EVOLUCIÓN DE OFERTA Y DEMANDA
Servicio público**



Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

SERVICIO PÚBLICO
Oferta y demanda de vehículos con tracción propia

	PESADOS		LIGEROS				TOTAL					
	Oferta		Demanda		Oferta		Demanda		Oferta		Demanda	
	10 ⁶ Tn	△	10 ⁹ Tn·Km	△	10 ⁶ Tn	△	10 ⁹ Tn·Km	△	10 ⁶ Tn	△	10 ⁹ Tn·Km	△
01/01/99	2,82		204,41		0,159		4,71		2,98		209,12	
		10,64%		13,51%		13,84%		43,74%		10,81%		14,19%
01/01/00	3,12		232,02		0,181		6,77		3,30		238,79	
		8,65%		13,51%		-4,97%		43,74%		7,91%		14,19%
01/01/01	3,39		250,39		0,172		6,70		3,56		257,09	
		11,21%		7,92%		5,81%		-1,03%		10,95%		7,66%
01/01/02	3,77		267,33		0,182		7,17		3,95		274,50	
		4,24%		6,77%		-4,95%		7,01%		3,82%		6,77%
01/01/03	3,93		-		0,173		-		4,10		-	

Fuente: Deloitte & Touche a partir de datos de la Dirección General de Transportes por Carretera.

Análisis del sector

ESTRUCTURA EMPRESARIAL

Medidas ejecutadas

PROYECTO 1. Elaboración de estrategias de concentración

- ✓ Ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.

Mediante la Orden Ministerial (O.M.) de 24 de mayo de 2001 se amplió el ámbito de aplicación de esas ayudas a los transportistas de viajeros en autobús y a los de mercancías titulares de autorizaciones de ámbito local. Posteriormente, la Orden de 6 de junio de 2002 ha incluido a los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías con vehículos ligeros. Sin perjuicio de ello, se vienen evaluando las posibilidades de posteriores extensiones progresivas del ámbito de aplicación.

El presupuesto para ayudas al abandono de la actividad en 2003 asciende a algo más de 23 millones de euros, lo que va a permitir la retirada de casi 550 empresarios de edad avanzada.

- ✓ Fórmulas legales de concentración e incremento de la dimensión empresarial aplicadas a las empresas de transporte.

Se ha realizado un análisis comparativo de dichas fórmulas que contempla tanto cuestiones jurídicas como relativas a los costes generados por su constitución y funcionamiento. El estudio se encuentra concluido y está disponible en la página web del Ministerio de Fomento.

Asimismo, se ha publicado un folleto con este análisis comparativo, que ha sido distribuido al sector a través de las asociaciones miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Desde el año 1998 al 2002 se han otorgado ayudas en cuantía de 70,7 millones de euros, permitiendo con ello que se retirasen del ejercicio de la profesión 2.150 empresarios autónomos de edad avanzada.

PROYECTO 2. Campaña de promoción del modelo de franquicia y otras fórmulas de colaboración estable en las relaciones comerciales.

- ✓ Información acerca de la franquicia como forma de colaboración empresarial.

Para obtener dicha información se han mantenido dos reuniones con la Asociación Española de Franquiciadores, así como con las empresas MRW (franquicia) y Subway (masterfranquicia).

- ✓ La figura de la franquicia.

Con fecha 11 de abril de 2002 se organizó una ponencia y posterior coloquio con el Pleno del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera sobre la figura de la franquicia y la experiencia de MRW, actuando como ponentes el Gerente de la Asociación Española de Franquiciadores y el Director de Relaciones Externas de MRW.

- ✓ La comercialización en el sector.

Se ha realizado en 2002 un estudio sobre la comercialización en el sector del transporte de mercancías por carretera.

PROYECTO 3. Plan sectorial de actuación sobre el mercado: hacia la externalización del transporte

- ✓ Listado completo de flotas medianas y grandes de transporte privado complementario del transporte de mercancías por carretera que operan en nuestro país.

Se ha elaborado dicho listado y, posteriormente se ha remitido para su análisis al grupo de trabajo del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

A lo largo de 2002 se han mantenido contactos con las empresas y sectores empresariales que disponen de estas flotas y se ha lanzado una encuesta a las principales empresas (219) que, dedicándose a una actividad económica distinta del transporte, poseen flotas de más de 25 vehículos pesados dedicados al transporte complementario.

Análisis del sector

Los resultados de estos trabajos han sido puestos en conocimiento del sector.

PROYECTO 4. Información sobre las ayudas económicas de la Administración y los incentivos fiscales del sistema tributario

- ✓ Guía de ayudas económicas y subvenciones de las Administraciones españolas y comunitarias utilizable por las empresas transportistas y banco de datos.

Tras su elaboración se han incluido en la página web del Ministerio, estando disponibles desde diciembre de 2002.

ESTRUCTURA EMPRESARIAL

Medidas en marcha o previstas

PROYECTO 1. Elaboración de Estrategias de Concentración

- ✓ Análisis y difusión de las operaciones de concentración llevadas a cabo en el sector recientemente.

Se están manteniendo contactos al efecto con diversas empresas resultantes de procesos de concentración tanto de pequeñas como de medianas y grandes empresas llevadas a cabo o en proceso de formación en los últimos tiempos en Galicia, Aragón, Navarra y País Vasco, a fin de realizar presentaciones públicas de las mismas ante el sector, en las cuales sus protagonistas expliquen el proceso seguido y sus expectativas.

- ✓ Ciclo de presentaciones públicas de experiencias de concentración.

Iniciada la organización de un ciclo de presentaciones públicas de experiencias de concentración recientes o de especial significación (se tienen previstas cinco presentaciones que se realizarán dos en 2003 y tres en 2004).

- ✓ Concurso de experiencias de concentración y/o colaboración.

Iniciado el diseño de un concurso de experiencias de concentración y/o colaboración en el sector del transporte por carretera, que tendrá lugar en 2004 y 2005.

- ✓ Seguimiento y valoración de las experiencias de concentración y/o colaboración.

Se ha realizado una significativa operación de concentración de pequeñas empresas en torno al proyecto SERVIPLAZA, realizándose una sociedad de comercialización.

Se continúa trabajando en la detección de las experiencias de concentración y/o colaboración empresarial más relevantes llevadas a cabo en los últimos años, para, posteriormente, tratar de evaluar los resultados conseguidos, trasladando la información que pueda resultar útil al sector y organizar, en su caso, una presentación pública.

PROYECTO 2. Campaña de promoción del modelo de la franquicia y otras fórmulas de colaboración estable en las relaciones comerciales.

- ✓ Análisis comparativo de las distintas fórmulas de colaboración empresarial incluidas en la franquicia.

Se encuentra muy avanzada la elaboración, por parte de la propia Dirección General de Transportes por Carretera, de un documento base para la publicación de un tríptico con un análisis comparativo de las distintas fórmulas de colaboración empresarial incluidas en la franquicia.

PROYECTO 4. Información sobre las ayudas económicas de la Administración y los incentivos fiscales del sistema tributario

- ✓ Guía de ayudas económicas y subvenciones de las Administraciones españolas y comunitarias utilizable por las empresas transportistas y banco de datos.

La base de datos con información sobre las ayudas económicas y subvenciones de las distintas Administraciones se actualiza permanentemente. □

Se está elaborando un documento base para la publicación de un tríptico que analiza y compara las distintas fórmulas de colaboración incluidas en la franquicia.

Procesos de concentración

ANÁLISIS DE LOS PROCESOS EN EL SECTOR

Introducción

El sector nacional del transporte de mercancías por carretera es, como ya se ha comentado, un sector tremendamente atomizado en el que es mayoritaria la presencia de pequeñas y medianas empresas frente a unos pocos grupos empresariales o grandes empresas que se reparten la mayor parte de la facturación del mercado.

La situación planteada configura un escenario de fuerte competencia en el que la única vía para que las pequeñas y medianas empresas hagan frente a los grandes es ofertar importantes bajas en los precios, dado que por restricciones de tamaño y cobertura no es normal que puedan hacer frente a la oferta de servicios más amplia y diversificada de las grandes.

Este hecho ha originado un entorno de “guerra de precios” en el sector que perjudica seriamente las rentabilidades de las empresas y pone en peligro la continuidad de muchas de ellas.

Para evitar una rebaja descontrolada de precios que lo único que hace es perjudicar a todos, a los transportistas y operadores en sus ingresos y a los cargadores en la calidad del servicio recibido, y para promover la existencia de un marco competitivo adecuado en el que todos los agentes del sector tengan igualdad de oportunidades, la Dirección General de Transportes por Carretera está apostando fuertemente por la promoción y respaldo de aquellas iniciativas empresariales encaminadas a la concentración o a la creación de lazos de colaboración estables.

La concentración empresarial es la apuesta de la Dirección General para crear un marco competitivo equilibrado que asegure la continuidad y la rentabilidad de las empresas del sector.

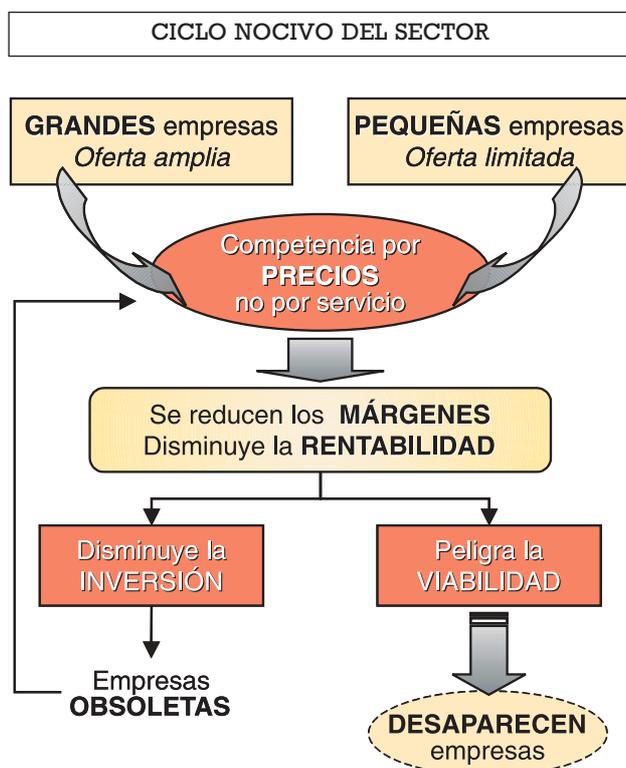
De esta manera se pretende fomentar una competencia leal y equilibrada entre las distintas empresas que les permita generar ingresos suficientes para invertir en la modernización del sector a través de aspectos como la formación, las nuevas tecnologías, la seguridad vial, la ampliación de mercados, etc.

Esta modernización constituirá a su vez una base sólida para garantizar el desarrollo sostenible de las empresas del sector, en el mercado nacional y en los mercados internacionales.

Análisis de la evolución de la concentración empresarial en el sector

Al haber realizado ya el análisis de la estructura empresarial en el sector, se ha incluido en el mismo información relevante sobre la evolución de la concentración empresarial, por ser la dimensión de las empresas uno de los pilares básicos para garantizar su continuidad en un mercado tan competitivo como el español, y tan falto de un impulso modernizador que garantice la calidad del servicio y configure empresas más competitivas.

En sucesivos boletines, y dentro de este apartado, se irá ampliando la información y los enfoques en el tratamiento de la concentración empresarial. □



Procesos de concentración

ALGUNOS EJEMPLOS

A continuación presentamos algunos de las iniciativas localizadas dentro del sector que apuestan claramente por fórmulas de concentración o de colaboración estable entre las empresas, con vistas a resultar más competitivas en el mercado nacional y comunitario.

CÁMARA DE COMERCIO DE VALENCIA

Programa para la creación de Consorcios de Exportación

Objetivos del programa

El Programa se plantea como objetivo la promoción de iniciativas concretas de integración, concentración y cooperación entre empresas del sector, así como el asesoramiento necesario para su puesta en marcha.

El Servicio busca propiciar los acuerdos de cooperación o de integración entre empresas del sector del transporte por carretera que les permitan mejorar sus resultados y sus expectativas de negocio gracias al establecimiento de relaciones estables entre las mismas. Es decir, persigue contribuir a la formación de grupos de empresas en los que todas ellas encuentren más ventajoso trabajar de forma agrupada que trabajando de forma individual.

¿Qué es un consorcio de transporte?

Un consorcio de transporte es una agrupación de empresas transportistas en el que las empresas que lo originan se asocian en una entidad jurídica independiente con el objetivo de obtener ventajas derivadas de su asociación sin perder por ello su propia identidad como empresa.

Lo característico de un consorcio es que su acuerdo de cooperación incluye sólo una o varias de las áreas de actividad de la empresa: compras, gestión comercial para determinado tipo de clientes, etc. Las empresas obtienen las ventajas del redimensionamiento sin dejar por ello de perder su individualidad y personalidad. Sólo en algunas ocasiones las empresas van más allá y avanzan hacia una fusión definitiva entre las empresas originarias.

Servicios prestados por el servicio de consorcios de transporte

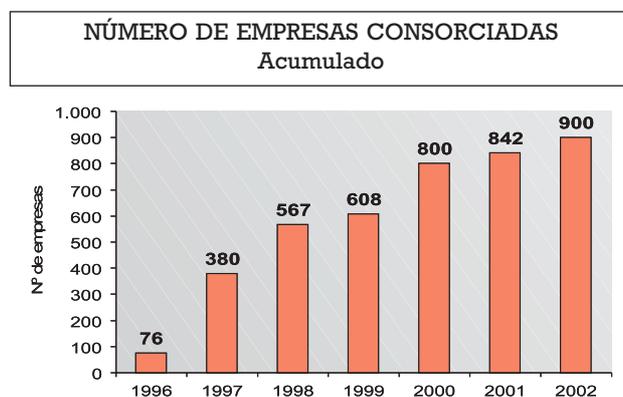
En el contexto de este programa la Cámara presta servicios de asistencia técnica en los pasos previos a la formación de la agrupación, búsqueda de nuevas empresas para los grupos, asesoramiento jurídico y fiscal para la constitución de la agrupación, apoyo en la elaboración de los Estatutos, Reglamento de Régimen Interior y presupuestos, tramitación de la documentación necesaria para escriturar la agrupación y apoyo en la búsqueda de personal necesario para la agrupación.

Se lleva desde la Cámara el peso y la coordinación del grupo en la etapa de gestación hasta que éste toma cuerpo y empieza a funcionar de forma independiente. La función de los especialistas, aparte de su vertiente puramente técnica, es la de impulsar todos y cada uno de los proyectos.

Algunas cifras sobre los consorcios

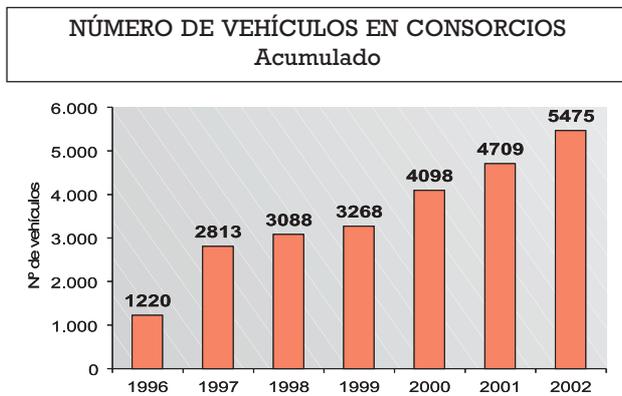


Fuente: Cámara de Comercio de Valencia.



Fuente: Cámara de Comercio de Valencia.

Procesos de concentración



Fuente: Cámara de Comercio de Valencia.

La mayoría de los acuerdos tienen en principio la finalidad de realizar compras de forma agrupada.

Con el tiempo se generan sinergias que amplían el marco de la cooperación.

Ahorros conseguidos

El programa de la Cámara de Comercio de Valencia supone importantes beneficios para las empresas que se agrupen, tanto en centrales de compra, agrupaciones de interés económico o nuevas empresas resultantes de fusiones o absorciones. Así, el ahorro estimado para los consorcios de transportistas de Valencia a lo largo del año 2002 fue de 16 M Euros.

Entre las hipótesis de cálculo manejadas para cuantificar estos ahorros, está la de fijar para un camión de 12 toneladas una economía de hasta siete céntimos de euro por litro de gasóleo, o ahorros de hasta el 20% anual en gastos de neumáticos, telefonía o lubricantes.

A estos se podrían sumar capítulos de gastos como los seguros, las financiaciones o la adquisición de nueva flota, que pueden abordarse en mejores condiciones en los casos de fórmulas empresariales colectivas.

Se estima un ahorro para los consorcios de transportistas de Valencia en 2002 de 16 M Euros.

RIBERCOST

Central de compras

Uno de los consorcios creados al amparo del Programa de la Cámara de Valencia es el caso de la Central de Compras Ribercost.

Fue constituida el 24 de mayo de 2002 por un total de 29 empresas del sector del transporte de las comarcas de La Costera y La Ribera (Valencia). En un comienzo presentaba una flota aproximada de 150 vehículos y estaba abierta a aquellas empresas que desearan adherirse al proyecto.

En la actualidad Ribercost está compuesta por 67 empresas de transporte y mueve una flota de 372 camiones.

El 75% de sus socios pertenece al sector de transporte de frigorífico y el 25% restante al transporte de mercancía en cisterna y volquetes.

En 2002 la central manejó un presupuesto de casi 9 millones de euros para la compra de combustible, mejora de infraestructura y servicios de mantenimiento, lo que ha significado un incremento del 27% en comparación a los 6,56 millones de euros gestionados en 2001.

Ribercost cuenta con unas instalaciones de 26.000 m², que incluyen oficinas, zona de actividades logísticas, un área de servicios auxiliares y talleres.

Ribercost	
Concentración:	Central de compras
Empresas/grupos:	67
Presupuesto 2002:	9 M Euros
Delegaciones:	—
Flota:	372
Personal:	—

* Facturación agregada.

Fuente: Deloitte & Touche a partir de diversas fuentes.

Procesos de concentración

LOGIFRÍO

Acuerdo comercial

Logifrío resulta de la unión de diez firmas con gran experiencia y trayectoria en el sector de la logística del frío:

- ✓ Transportes G y V (Barcelona, Bilbao, Valencia y Alicante).
- ✓ Plataforma Frigorífica (Madrid, Granada, Sevilla).
- ✓ Transnubla Logística y Transporte (Asturias).
- ✓ Rías Altas Expres (Santiago de Compostela, A Coruña).
- ✓ Trans Temp Control (Vigo, Pontevedra).
- ✓ Enaboy Castilla (Valladolid, Salamanca).
- ✓ Codina Zaragoza (Zaragoza).
- ✓ Difriben (Zamora).
- ✓ Logileón Transportes (León).
- ✓ Grupo Caliche (Cartagena).

Desde su fundación hace cinco años, Logifrío se ha sustentado en el establecimiento de un acuerdo comercial y en la unificación de la marca, sin por ello modificar sus estructuras como sociedades independientes.

El éxito de esta fórmula les está permitiendo dar un servicio altamente especializado en la logística de alimentos frescos y congelados en todo el territorio nacional.



Considerando el carácter de sector más avanzado dentro del mundo de la logística, el transporte frigorífico requiere una inversión e innovación constantes, lo que en los últimos años ha dado lugar a un gran número de fusiones, procesos de concentración o acuerdos de colaboración en busca de la masa crítica necesaria para afrontar las inversiones requeridas y realizar una oferta de servicios completa.

En la actualidad Logifrío cuenta con 21 delegaciones en todo el territorio nacional, una flota de 244 vehículos propios y un equipo de unos 300 profesionales, lo que le permite realizar una amplia oferta de transporte y almacenaje de producto fresco y congelado en todo el territorio nacional.

Para Logifrío resulta necesario seguir ampliando su red de corresponsales para ir reduciendo día a día sus plazos de entrega y mejorar su servicio de reparto. Además están realizando fuertes inversiones tanto en instalaciones como en la renovación de los sistemas de información para facilitar las comunicaciones tanto interna como externa con los clientes y destinatarios.

El crecimiento de Logifrío estaba supeditado, bien a una inversión millonaria, o bien a una unión de fuerzas para responder a las necesidades de sus clientes.

Logifrío	
Concentración:	Acuerdo comercial
Empresas/grupos:	10
Facturación 2002*:	31,2 M Euros (Δ 01/02 = 19,9%)
Delegaciones:	21
Flota:	244 (propios)
Personal:	300

* Facturación agregada.
Fuente: Deloitte & Touche a partir de diversas fuentes.

Procesos de concentración

OLANO LOGISTICS INTERNATIONAL

Holding

El grupo francés de transporte Olano, con sede en San Juan de Luz, ha constituido la sociedad holding Olano Logistics Internacional, S. A., con un capital de 1,2 M Euros y domicilio en Irún (Guipúzcoa), de la que pasan a depender accionarialmente sus cuatro empresas participadas en España:

- ✓ Olano y Muñoz, S. A., (TOMSA), de Irún, factura unos 7,23 M Euros con 20 vehículos y 40 trabajadores, moviendo unas 40.000 Tm. de pescados frescos.
- ✓ Topesca, S. L., también de Irún, obtienen ventas de 3,23 M Euros, dispone de 15 vehículos, 10 personas en plantilla y transporta unas 3.000 Tm. de pescados frescos y 14.000 Tm. de productos congelados al año.
- ✓ Tudefrigo, S. L., tiene oficinas en Lasarte (Guipúzcoa) y almacenes en Tudela (Navarra), que acaba de ampliar hasta contar con un recinto de 1.670 m², incluyendo cámaras de 20.700 m³ para frío negativo y 700 m² para positivo. En 2002 facturó 5 M Euros, cuenta con una flota de 25 trailers frigoríficos y una plantilla de 34 personas, y mueve 12.000 Tm. de pescado fresco, 20.000 Tm. de otros perecederos y 15.000 Tm. de productos congelados, aparte de mercancía general.
- ✓ Logística Marcos, S. L., de Carlet (Valencia), se puso en marcha a principios de 2003 tras adquirir el negocio y flota del grupo valenciano Transportes Marcos. Cuenta con 25 camiones y 30 trabajadores. El negocio del grupo del que procede (Transportes Marcos) fue de 3,5 M Euros en 2002, con un tráfico de 30.000 Tm. de congelado.

Olano Logistics In	
Concentración:	Holding
Empresas/grupos:	4
Facturación 2002:	18,96 M Euros
Flota:	85
Personal:	114

* Facturación agregada.
Fuente: Deloitte & Touche a partir de diversas fuentes.

CAVE BILBAÍNOS

Acuerdo comercial

Las compañías de transporte especializadas en paquetería industrial y logística, Cave Logística, con sede en Getafe (Madrid) y Bilbaínos, con sede en Barberá del Vallés (Barcelona), llevaron a cabo el pasado 3 de marzo la integración operativa de sus redes de distribución y de su imagen corporativa, pasando a trabajar conjuntamente con la marca "Cave Bilbaínos".

La unión comercial y de servicios se realizó con el objetivo de conformar una estructura de mayor envergadura que les permitiese generar y aprovechar sinergias, mejorar la oferta de servicios e incrementar su competitividad en el sector para afrontar con mayor seguridad el futuro. De esta forma se crean las bases para afrontar la consolidación en el sector nacional y la proyección como operador internacional.

Pese a que la alianza comercial no ha supuesto todavía ninguna fusión ni intercambio accionarial entre ambas organizaciones, sí que se ha producido un importante redimensionamiento de activos, con el que se pasa de las 101 delegaciones previas al acuerdo (61 de Cave y 48 de Bilbaínos) a las 78 de la nueva Cave Bilbaínos.

De esta forma ofrecen cobertura en toda la península ibérica e islas, y pasan a disponer de 200.000 m² de superficie, habiendo tenido que seleccionar en aquellas delegaciones con duplicidad de instalaciones.

Además disponen de una flota de más de 900 vehículos y una plantilla de unas 1.250 personas, incluidos 270 autónomos.

Cave Bilbainos	
Concentración:	Acuerdo comercial
Empresas/grupos:	2
Facturación 2002*:	141 M Euros
Delegaciones:	78
Flota:	>900
Personal:	1.250 (270 autónomos)

* Facturación agregada.
Fuente: Deloitte & Touche a partir de diversas fuentes.

Procesos de concentración

GRUPO LINSER

Integración

El Grupo Logístico Linser surgió el pasado 14 de marzo de 2003 en Pamplona de la integración de cinco empresas navarras especializadas en transporte, logística y distribución: Linser Logistic, ETN Transportes, Transportes Lesaca, Sernorsa y Ribalagua.

El grupo nace de una operación protagonizada por los equipos directivos de las cinco compañías, en un MBO múltiple, con el apoyo de un grupo de inversores de capital riesgo, liderado por el grupo de entidades de capital riesgo gestionadas por Clave Mayor

El nuevo grupo prevé cerrar el año 2003 con una facturación cercana a los 42 millones de euros, para lo que cuenta con 571 personas en plantilla y 11 plataformas de distribución con más de 40.000 m² de superficie, ubicadas en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Alicante y Málaga.

Por otra parte el Grupo Linser realiza más de 3.000 entregas diarias a lo largo del territorio español. A tal fin cuenta con una flota de 370 vehículos, de los cuales 250 son trailer y 120 furgonetas de reparto refrigeradas.

La integración de las compañías no ha cambiado la vocación internacional de éstas, ya que el nuevo grupo sigue manteniendo intacto sus intereses con empresas europeas y prestando servicio en Europa a las empresas Españolas.

Grupo Linser	
Concentración:	Integración
Empresas/grupos:	5
Facturación 2003*:	42 M Euros
Flota:	370
Personal:	571

* Facturación agregada.

Fuente: Deloitte & Touche a partir de diversas fuentes.

GRUPO BURGAL / TRANSPORTES ALAMEDA

Compra

Logista ha afrontado recientemente uno de los procesos de adquisiciones más ambiciosos del mercado nacional: el Grupo Bungal en noviembre de 2001 y la empresa Transportes Alameda durante el año 2002. Con estas dos compras el grupo Logista consolida su posición en el mercado farmacéutico y cubre un hueco, el de la zona centro, para el transporte de frío.

En noviembre de 2001 el Grupo Logista alcanzó un acuerdo con el Grupo Bungal que agrupa a las empresas Integra2, Nacex y Opellog, para la compra del 100% de sus acciones. Según Logista esta adquisición contempla el mantenimiento de las 3 marcas del grupo. La facturación del Grupo Bungal en el ejercicio 2000 alcanzó los 186 millones de euros. La actividad del grupo no se limita al territorio español sino que también se desarrolla en Andorra y Portugal. Cuenta con una flota de 1.975 vehículos y más de 136.000 m² de almacenes.

Transportes Alameda fue adquirida por Logista a lo largo del ejercicio 2002. En el año anterior Transportes Alameda facturó 22,5 millones de euros con un resultado bruto de explotación de un millón de euros. Un 52% de su facturación proviene del sector farmacéutico donde tiene como clientes 140 laboratorios. Al igual que sucede con el Grupo Bungal, Transportes Alameda no solamente desarrolla su actividad en España donde tiene una red de delegaciones propias, sino que extiende su actividad a Andorra y Portugal a través de una extensa red de franquicias y colaboradores. La compañía cuenta con una plantilla de 158 personas y gestiona una flota de 457 camiones y furgonetas.

Grupo Bungal / Transporte Alameda	
Concentración:	Compra
Empresas/grupos:	4
Facturación 2001*:	208,5 M Euros
Delegaciones:	--- (Red propia + Franquiciados)
Flota*:	2.432
Personal:	-----

* Facturación agregada.

Fuente: Deloitte & Touche a partir de diversas fuentes.

Ciclo de presentaciones públicas



OBJETIVOS Y DESARROLLO

El ciclo de presentaciones públicas nace con la vocación de acercar al sector la realidad de las iniciativas empresariales que se desarrollan en el mismo y mantienen una relación directa con las líneas de actuación del PETRA.

A tal fin se ha diseñado un ciclo de presentaciones públicas con las que se tratará de abarcar un abanico, lo más amplio posible, de experiencias empresariales con impacto relevante en el sector.

El ciclo de presentaciones públicas está abierto a la participación activa y directa de todos los agentes del sector interesados, bien con sus sugerencias, bien compartiendo sus propias experiencias empresariales.

La primera de esas presentaciones, que tuvo lugar el pasado miércoles 4 de junio en el edificio del Ministerio de Fomento en Madrid y fue expuesta por Acciona Servicios Logísticos, se resume a continuación.

La segunda de las presentaciones está previsto que tenga lugar también en Madrid en el mes de septiembre de 2003. En ella se presentará el caso de ServiPlaza, operador logístico que surge de aglutinar pequeñas y medianas empresas del entorno de Aragón.

Con la esperanza de poder diseñar un ciclo de presentaciones públicas lo más representativas posible de la realidad de las iniciativas del sector, y con la idea de intentar ampliar a toda la geografía española el desarrollo del mismo, en el último punto de este boletín os invitamos a participar activamente en su planificación, enviándonos vuestras sugerencias e iniciativas empresariales, así como vuestra propuesta de emplazamiento para su realización.

1ª PRESENTACIÓN PÚBLICA: EL CASO DE ACCIONA

Apertura del ciclo de presentaciones públicas

La primera de las presentaciones públicas tuvo lugar en Madrid el pasado 4 de junio, en la Sala de Proyecciones del Ministerio de Fomento, y a ella asistieron más de 50 personas.

La apertura del ciclo de presentaciones públicas estuvo a cargo de D. Juan Miguel Sánchez, Director General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, como máximo responsable del diseño y ejecución del Plan PETRA.



2ª Presentación Pública
SERVIPLAZA
(Madrid – sep 2003)

Ciclo de presentaciones públicas

El Plan PETRA no es un plan de subvenciones que otorga el Ministerio de Fomento, sino un conjunto de líneas de actuación encaminadas a estimular impulsos internos en el sector que provoquen el que sean las propias empresas las que se conciencien de su posición de desventaja competitiva.

En su intervención, D. Juan Miguel empezó recalcando el papel básico que juega la estructura empresarial como cimiento del Plan y como requisito fundamental para dar el adecuado respaldo al desarrollo del resto medidas con la motivación y los recursos suficientes.

Desde el Ministerio de Fomento se es plenamente consciente de los problemas competitivos que se les presentan a las empresas de un sector, como el nacional, tremendamente atomizado y con predominio de empresas de tamaño medio y pequeño, por lo que se están centrando esfuerzos en promover un cambio de tendencia hacia la concentración empresarial.

Aparte de campañas para la difusión y promoción de las diferentes formas de concentración o colaboración empresarial, como los modelos de franquicia, se han puesto en marcha actuaciones más directas como el Plan Pyme o una serie de estímulos financieros y fiscales.

Pero D. Juan Miguel trató de recalcar que el Plan PETRA no es una forma de subvención a las empresas para que afronten esos procesos de concentración empresarial. Se trata, simplemente, de una serie de actuaciones encaminadas a estimular impulsos internos en el sector que provoquen el que sean las propias empresas las que se conciencien de su posición de desventaja competitiva y adopten, de manera decidida, iniciativas encaminadas a aumentar su dimensión empresarial, mejorando su posición competitiva en el mercado y aprovechando las sinergias y ahorros derivados de su nueva estructura.

El caso de las grandes empresas tradicionales del sector, como Azkar y Logista, y la existencia de grandes

grupos nacionales, como Acciona, Dragados y ACS, que, viniendo de otros sectores han diversificado su actividad con el transporte de mercancías por carretera, son prueba de la existencia de esa inquietud por conseguir el tamaño empresarial óptimo que haga a las empresas competitivas dentro y fuera de nuestras fronteras.

Por otro lado, la positiva evolución del dato del número de autorizaciones por empresa, ya valorada en este boletín, supone también un importante respaldo a la afirmación de que el mercado, no sólo necesita evolucionar hacia estructuras empresariales más sólidas, sino que, además, ha asimilado el mensaje y adopta esa tendencia.

Para finalizar, D. Juan Miguel abordó la iniciativa emprendida por el Ministerio de Fomento a través de la realización de estos ciclos de presentaciones públicas, con las que se pretende analizar y difundir ejemplos de concentración reales del mercado, desde las grandes empresas o grupos empresariales, como el caso de Acciona Servicios Logísticos, hasta los casos de empresas medianas y pequeñas, como Centrolit, Transportes Bidasoa o Serviplaza, con la que se realizará la próxima presentación pública, en septiembre de 2003.

Este ciclo de presentaciones públicas responde a la iniciativa de configurar una serie de hojas de ruta para el propio sector, en las que se recopilen las diferentes posibilidades de integración que el mismo mercado está originando. Con la recopilación de las mismas el Ministerio de Fomento pretende únicamente informar de las posibilidades existentes y ya contrastadas, sin querer en ningún momento entrar a valorar una u otra con el fin de hacer alguna recomendación.

El objetivo es constituir HOJAS DE RUTA para el sector con diferentes posibilidades de integración empresarial, con las que el Ministerio de Fomento sólo pretende informar sobre las posibilidades que ofrece el mercado, sin entrar a hacer recomendaciones de una u otra.

Ciclo de presentaciones públicas

Mesa redonda sobre las iniciativas de concentración empresarial

Tras la presentación realizada por D. Juan Manuel López, Director General de Acciona Servicios Logísticos, que a continuación resumiremos, se dio paso a la correspondiente mesa redonda en la que se debatieron tanto las posibilidades de concentración en el sector como el caso presentado de Acciona Servicios Logísticos.

La mesa estuvo compuesta por:

- D. Emilio Sidera Leal (presidente).
Subdirector General de Regulación y Normativa.
- D. Jorge Vicente Egea (moderador).
Gerente del grupo de Transporte y Logística de Deloitte & Touche.
- D. Miguel Ángel Valverde Jiménez.
Secretario General de CETM.
- D. Juan Manuel López
Director General de Acciona Servicios Logísticos.

En una primera parte, los componentes de la mesa hicieron una valoración personal de la situación y posibilidades del sector nacional del transporte de mercancías por carretera en relación a los procesos e iniciativas de concentración y colaboración empresarial, comentando asimismo el caso expuesto de Acciona Servicios Logísticos y las posibilidades de dicho modelo dentro del sector.

A continuación resumimos las principales conclusiones de la exposición realizada por los componentes de la mesa y del posterior debate que se estableció con el público asistente.



- ✓ El caso de Acciona Servicios Logísticos es “un ejemplo más” de las diferentes iniciativas de concentración o colaboración empresarial que está desarrollando el mercado. **No existe un modelo único de servicio al cliente**, y es este el que decide la oferta que desea recibir. El mercado del cliente final es tan amplio que hay sitio para todos.

Quizá el modelo planteado no es el más generalizable dado el fuerte respaldo financiero y de estructura que supone, pero marca una tendencia perceptible hacia la globalización de los mercados, la interconexión entre modos de transporte y la oferta de un “servicio integral” al cliente, constituyendo lo que se conoce por “operador integral”.

- ✓ Sin embargo parece lógico pensar que **se precisa de una dimensión mínima para afrontar las inversiones necesarias** en tecnología, infraestructuras y recursos humanos para ofertar al cliente un servicio amplio y de calidad que le resulte atractivo.
- ✓ Por último, existe cierta unanimidad en afirmar que el sector, desde la descontingentación, se está moviendo y evoluciona hacia fórmulas de mayor tamaño empresarial, lo que constata que **el reto del PETRA es posible**.

Las conclusiones y el cierre fueron realizados por D. Emilio Sidera Leal, quien valoró como muy positiva la experiencia efectuada y transmitió su deseo de que, con la continuidad en el tiempo con la que se ha planificado el ciclo de presentaciones públicas, el mensaje siga llegando a los empresarios del transporte, dado que estos son, al fin y al cabo, los únicos artífices posibles del cambio y los primeros beneficiarios del mismo.

Para D. Emilio Sidera, el reto del PETRA es posible y el mercado está respaldando las iniciativas que el Plan planteó en junio de 2001.

Parte de su secreto es que “no plantea fórmulas únicas” y deja que el mercado sea quien decida.

Ciclo de presentaciones públicas

Acciona Servicios Logísticos

Acciona Servicios Logísticos es una parte de la División de Servicios Logísticos y Aeroportuarios del Grupo Acciona, creada básicamente para canalizar las inversiones en estos sectores de actividad, como parte de la política de diversificación del grupo.

En ese sentido, la apuesta por la diversificación hacia las actividades del transporte y la logística responde a una estrategia de inversión en nuevas áreas de negocio con alto potencial de desarrollo, como es el caso del transporte de mercancías, en el que Acciona opta por introducirse con un modelo de negocio amplio y ambicioso, y con escasos precedentes entre las empresas nacionales.



Construcción e Inmobiliaria



Servs. Urbanos y Medioambientales



Concesión de Infraestructuras



Energía



Servicios Logísticos y Aeroportuarios



Otros negocios



Actualmente, las empresas que componen la División (dejando de lado las compañías de “handling” aeroportuario) son las siguientes:

- **Press Cargo, S. A.** Empresa “transitaria” cuya actividad principal es la comercialización de cualquier modo de transporte por tierra, mar y aire. Tiene implantación nacional; delegaciones en Argentina y Perú y una red de corresponsales y agentes por todo el mundo. Su incorporación al grupo se produjo en el inicio de 2000.
- **Interpress, Route Press y Transurme;** denominado Grupo Prensa. Conjunto de empresas cuya actividad

principal es la distribución de prensa diaria y publicaciones, básicamente en las áreas de Madrid y Barcelona, mediante una amplia red de rutas atendidas por profesionales autónomos. Se incorporó al grupo en el inicio de 2000.

- **La Luz Terminal de Contenedores, S. A.** Empresa estibadora que explota la concesión de una terminal en el Puerto de Las Palmas para manipulación de contenedores y mercancía general. Se incorporó al grupo en el año 2001.
- **TCA (Terminal de Contenedores de Algeciras, S. A.)** Empresa estibadora que comenzará a explotar la concesión de una terminal para manipulación de contenedores en el Puerto de Algeciras en julio de 2003.
- **Interfrisa (Interlogística del Frío, S. A.).** Operador logístico especializado en congelados y temperatura controlada. Presta servicios de almacenaje, transporte y distribución, tanto nacional como internacional. Su incorporación al grupo se produjo en mayo de 2002.
- **Transportes Olloquegui, S. A.** Empresa de transporte, nacional e internacional, básicamente de “carga completa”. Se incorporó al grupo en agosto de 2002. TOSA es a su vez cabecera de un grupo que incluye entre otras las siguientes compañías:
 - **PAT (París Aquitaine Transports).** Empresa que, además del transporte, realiza actividades de logística y distribución.
 - **Transfimur.** Empresa de transporte especializada en el sector de los perecederos.
- **Cía. Trasmediterránea, S. A.** Primera naviera española, tanto de tráfico de mercancías (Ro-Ro) como de pasaje. Trasmediterránea es, a su vez, cabecera de un importante grupo de empresas que incluyen terminales portuarias, consignatarias y operadores logísticos con actividades de transporte. Su incorporación al grupo se produjo en abril de 2003.

Con sus aproximadamente 3.000 empleados, las empresas de Acciona Logística prestan una gran variedad de servicios que giran alrededor del transporte en una importante área geográfica que, además del territorio español, llega al norte de África, Francia, Italia, Alemania, Reino Unido y Benelux, básicamente.

Ciclo de presentaciones públicas



Estrategias de posicionamiento en el sector

El planteamiento inicial de Acciona fue estudiar las posibilidades de posicionamiento en los distintos segmentos de la actividad del transporte, de forma que pudiera desarrollarse, llegado el momento, una verdadera actividad de integración empresarial que posibilitara la intermodalidad.

El criterio fundamental para la elección de las empresas que han ido formando el actual conjunto ha sido, en primer lugar, que fueran compañías económicamente saneadas y bien gestionadas.

En segundo lugar, que las actividades que desarrollaban unas y otras fueran lo más complementarias posible en vistas a un correcto equilibrio de la cartera de clientes.

El planteamiento inicial de Acciona fue estudiar las posibilidades de posicionamiento en los distintos segmentos de la actividad del transporte, buscando desarrollar una verdadera actividad de integración empresarial que posibilitara la intermodalidad.

Una vez que el proyecto ha ido tomando forma con nombres propios: Olloquiegui, Transfimur, etc., ha llegado el momento de buscar las sinergias con el resto de las compañías: Interfrisa, Press Cargo, Trasmediterránea, etc., de forma que se puedan desarrollar, a partir de ahora, nuevas “redes de transporte” que faciliten a los cargadores nuevos servicios puerta a puerta desconocidos hasta este momento.

La integración real del tráfico marítimo, incluyendo las actividades portuarias, con el transporte terrestre de cobertura nacional e internacional, aportará una nueva visión de nuestro sector dentro y fuera de las empresas actuales.

El “cambio cultural”, que sin duda será necesario gestionar para que todos los intervinientes en la cadena actual lleguen de forma eficaz y segura al futuro escenario, está comenzando a implantarse.

Coordinar e integrar todas las actividades, sin descartar que puedan requerirse fusiones o integraciones societarias entre las distintas unidades de negocio, harán posible el desarrollo de la intermodalidad eficaz en áreas como el tráfico marítimo de corta distancia.

El desarrollo de grandes “corredores” intereuropeos de transporte, capaces de dar respuesta a la demanda actual de los distintos tráficos de mercancías, es un reto para un grupo como el que actualmente representan las empresas de transporte de Acciona.



Ciclo de presentaciones públicas

Flota global de transporte de mercancías por carretera

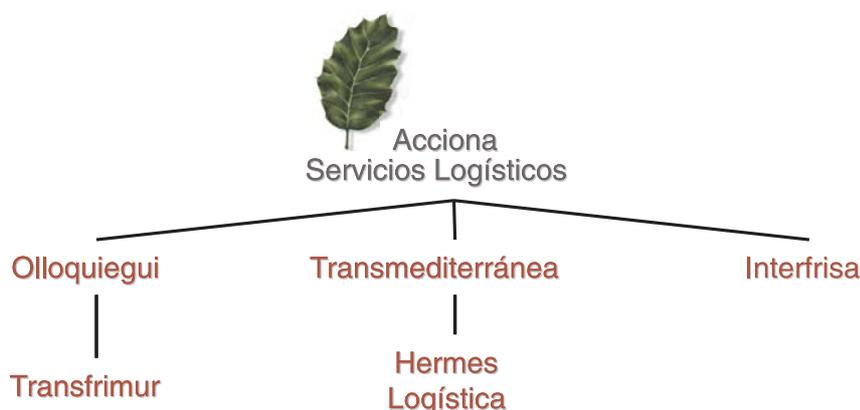
En estos momentos, el conglomerado de empresas que configuran Acciona Servicios Logísticos hacen que gestione, como flota propia: 337 tractoras, 724 semiremolques y 2 camiones remolque, y como flota subcontratada: 369 unidades completas (tractora+semiremolque) y 270 tractoras, entre contratos en exclusividad y eventuales.

Se muestra a continuación el desglose de estas unidades por empresas. □

Transportes Olloquegui, S. A.
<i>Flota propia:</i>
- 275 Tractoras.
- 550 Semiremolques
<i>Flota externa subcontratada (en exclusividad):</i>
- 170 Tractoras
- 80 Unidades completas (tractora+semiremolque)
<i>Flota externa subcontratada (eventual):</i>
- 200 Unidades completas (tractora+semiremolque)

Transfimur, S. A.
<i>Flota propia:</i>
- 62 Tractoras
- 74 Semiremolques
- 2 Camiones remolque
<i>Flota externa subcontratada (en exclusividad):</i>
- 10 Unidades completas (tractora+semiremolque)
<i>Flota externa subcontratada (eventual):</i>
- 54 Unidades completas (tractora+semiremolque)

Otra flota gestionada:
<i>Hermes Logística:</i>
- 100 Semiremolques propios con la Tracción subcontratada.
<i>Interfrisa:</i>
- 25 Unidades completas subcontratadas (tractora+semiremolque)



En estos momentos Acciona Servicios Logísticos gestiona un total de 607 cabezas tractoras, 724 semiremolques, 369 unidades completas y 2 camiones remolque.

Concurso de mejores experiencias



OBJETIVOS Y DESARROLLO

El objetivo perseguido con la convocatoria de este concurso no es otro que el de incentivar la iniciativa empresarial, premiando y distinguiendo a aquellas empresas que hayan realizado experiencias o proyectos dentro del ámbito de las líneas básicas establecidas por el Plan PETRA para el sector de transporte de mercancías por carretera, fundamentalmente en lo referente a concentración empresarial e introducción de mejoras novedosas en la gestión de las empresas.

En este sentido, el concurso queda abierto tanto a experiencias ya efectuadas como a proyectos en curso, con la única condición de que compartan como estrategia de desarrollo una o más de las líneas de actuación propuestas por el Plan PETRA.

Precisamente en función del nivel de desarrollo del proyecto y de las líneas de actuación desarrolladas, se crearán distintas categorías de premios, intentando con ello abarcar una muestra suficientemente amplia y representativa de los diferentes proyectos desarrollados por las empresas que se presenten al concurso.

Con la publicación en este boletín, queda abierto oficialmente el concurso, y, por tanto, la posibilidad de que las empresas interesadas hagan llegar a la Subdirección General de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento sus diferentes proyectos e iniciativas, en los términos de forma y contenido que a continuación se detallan.

El plazo de entrega y recogida de experiencias y proyectos finalizará en diciembre de 2003, de forma que durante principios de 2004 se pueda constituir el jurado del concurso y valorar los casos presentados, con lo que para mediados de 2004 se estaría en condiciones de presentar públicamente los resultados de la deliberación y hacer entrega del correspondiente reconocimiento a las empresas premiadas.

BASES DEL CONCURSO

Objeto

Son objeto de este concurso todos aquellos proyectos o experiencias empresariales que cumplan los siguientes requisitos:

- El *ámbito de referencia* es el de las empresas de transporte de mercancías por carretera domiciliadas en España, sin que existan restricciones de tamaño o ubicación geográfica de las mismas.
- Serán *valorables* tanto experiencias ya realizadas como proyectos en curso, con tal de que se hayan iniciado con posterioridad a enero de 2001.

Se convoca un concurso de mejores experiencias, con el que se quiere premiar y distinguir a aquellas empresas que, con posterioridad a enero de 2001, hayan realizado experiencias o proyectos dentro del ámbito de las líneas básicas de actuación propuestas por el PETRA.

- Su *desarrollo* ha de ser consecuente con la aplicación de al menos una de las diez grandes líneas de actuación propuestas por el Plan PETRA:
 1. **Estructura Empresarial.** Procesos o iniciativas para incrementar el tamaño de las empresas (fusiones, adquisiciones, cooperativas, franquiciados, etc.).
 2. **Formación.** Mejoras en la capacitación y formación de trabajadores y empresarios.
 3. **Nuevas tecnologías.** Implantación de procesos y sistemas de transmisión de la información, gestión de flotas, integración con operadores logísticos, control informático de las mercancías, etc.
 4. **Imagen, buenas prácticas, información.** Campañas de promoción de la/s empresa/s como competitivas y modernas.

Concurso de mejores experiencias

5. **Logística y comercialización.** Desarrollo de redes de comercialización, optimización de servicios y reducción de costes de fricción.
6. **Ordenación y normativa.** No aplica.
7. **Actuaciones socio-laborales:** Iniciativas de interacción empresa-trabajadores y empresa-entorno.
8. **Infraestructuras e intermodalidad.** No aplica.
9. **Expansión exterior.** Procesos de consolidación y expansión en mercados europeos y del norte de África.
10. **Mejoras medioambientales.** Implantación de sistemas, procesos o medidas respetuosos con el medio ambiente.

Presentación de solicitudes

La Dirección General de Transportes por Carretera, a través de la página web del Ministerio de Fomento —www.mfom.es— pondrá a disposición de los interesados los modelos de inscripción para la presentación al concurso de mejores experiencias.

Para hacer efectiva tal inscripción, aquellas personas que dispongan de acceso a Internet deberán rellenar el formulario correspondiente en la página web del Ministerio de Fomento y esperar la notificación de que su solicitud ha sido aceptada.

En caso de no disponer de acceso a Internet, el interesado deberá solicitar el modelo de inscripción llamando directamente por teléfono al Ministerio de Fomento al siguiente número:

— Tlfno.: 91 597 82 87.

— Att.: Subdirección General de Ordenación y Normativa.

Una vez haya rellenado el modelo que reciba, deberá enviarlo a la siguiente dirección:

Ministerio de Fomento
Dirección General de Transportes por Carretera
Att. D^a María Bada de Cominges
Paseo de la Castellana, 67
Madrid 28071

Aquellos concursantes que participen con más de una experiencia, deberán enviar la solicitud correspondiente a cada una de las experiencias de forma independiente.

Documentación a aportar

Todo interesado en inscribirse en el concurso de mejores experiencias, deberá facilitar la siguiente información:

- Documentación que permita identificar de forma clara y concisa su situación de empresa nacional dedicada a la actividad del transporte de mercancías por carretera.

Entre dicha documentación habrá de figurar una persona de contacto que haga las veces de representante de la empresa, y para el que se indique: dirección, teléfono, fax y correo electrónico.

- Documento explicativo del proyecto o experiencia efectuado. Habrá de entregarse obligatoriamente en papel en formato A4, con una extensión que no supere las 75 páginas.

De forma optativa, las empresas que así lo deseen podrán adjuntar al documento algún otro material gráfico o audiovisual que contribuya a una mejor descripción y aclaración del proceso desarrollado, como pueden ser cintas de vídeo, CD-Rom, etc.

- Documentación que acredite suficientemente la realización de la experiencia o proyecto: fotocopia de documentos oficiales, contratos, facturas, etc.

La Dirección General de Transportes por Carretera se reserva el derecho de solicitar cuantas aclaraciones sean necesarias para la correcta concreción de cada uno de estos puntos.

La convocatoria del concurso nace con vocación de continuidad, y aspira a convertirlo en referente para la valoración de iniciativas empresariales novedosas dentro del sector del transporte de mercancías por carretera.

Concurso de mejores experiencias

Jurado

A comienzos de 2004 y con el plazo de admisión de solicitudes finalizado, se constituirá un jurado para el análisis y valoración de los proyectos y experiencias presentados a concurso.

Dicho jurado estará compuesto por:

- Presidencia (Ministerio de Fomento).
- 1 representante del Ministerio de Fomento.
- 1 representante del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC).
- 2 personalidades de reconocido prestigio en el sector.
- 2 empresarios transportistas en activo.
- 2 empresarios cargadores en activo.

La composición definitiva del jurado, con los nombres de las personas propuestas para el mismo, será publicada en sucesivos boletines.

Criterios de valoración

Los criterios de valoración no serán fijos ni estarán sujetos a una relación estricta, pero en líneas generales el jurado valorará los siguientes aspectos de los casos presentados a concurso:

- Lo *novedoso* de las experiencias presentadas, por la importancia de abrir nuevas vías a la modernización del sector.
- El *esfuerzo y nivel de compromiso* que el proyecto o experiencia valorado ha supuesto para la/s empresa/s en él implicada/s.
- La consecución de una *mejora considerable* para la/s empresa/s que lo ejecutan, en aspectos como: calidad, cobertura geográfica, diversificación de la actividad, competitividad frente a terceros, seguridad, etc.
- Grado de *integración y satisfacción* conseguido con el *cliente* a raíz de la experiencia. En este sentido será muy valorable la inclusión en el documento de la experiencia o proyecto de una apartado sobre la valoración que los propios clientes hacen de la misma.

➤ Número de *líneas de actuación* propuestas por el Plan PETRA que son desarrolladas en la experiencia o proyecto presentado. Igualmente se valorará la importancia que las líneas de actuación desarrolladas tienen en la consecución de un sector más moderno y competitivo.

➤ *Presentación y claridad* del material entregado, tanto del documento en papel obligatorio, como de los complementos gráficos o audiovisuales opcionales.

Premios

Los premios se concederán a las empresas de transporte en las siguientes modalidades:

- 1) A la mejor “experiencia” realizada o en curso:
 - 1.ª mención especial al mejor clasificado.
 - 2 accésit: al 2.º y 3.º clasificado.
- 2) Al mejor “proyecto” aún no ejecutado:
 - 1.ª mención especial al mejor clasificado.
 - 1 accésit: al 2.º clasificado.

Calendario del concurso

El calendario tentativo de los diferentes hitos del concurso es el siguiente:

2003	Con este boletín	Publicación de las bases del concurso y apertura oficial.
	31 diciembre	Fecha límite para presentación de solicitudes de participación.
2004	31 enero	Fecha límite para presentación de la documentación .
	28 febrero	Fecha límite para presentación de aclaraciones a la documentación recibida.
	31 marzo	Constitución del jurado (se publicará en el boletín previsto para el mes de abril).
	31 mayo	Fallo del jurado.
	Junio	Acto de entrega de premios.

Haznos tus sugerencias

COLABORA CON NOSOTROS

Como ya hemos comentado, el pilar básico adoptado para la definición del Plan PETRA fue la búsqueda del consenso y la participación de los diferentes agentes del sector.

En esta fase de desarrollo y seguimiento de la implantación del Plan parece consecuente mantener esa dinámica de actuación, por lo que aprovechamos la oportunidad y os invitamos a participar activamente en la iniciativa que desde el Ministerio de Fomento estamos desarrollando para, a través de boletines informativos, presentaciones públicas y concurso de mejores experiencias, dar una mayor difusión a la situación real del sector y a los cambios que ha experimentado a partir de la definición del Plan PETRA.

Para ello os ofrecemos la posibilidad de hacernos llegar vuestras opiniones e iniciativas a través de:

- Ideas y sugerencias.
- Difusión de iniciativas empresariales.

En la medida en que nos sea posible iremos publicando aquellas sugerencias e iniciativas que consideremos más interesantes para ilustrar la situación del sector, sin que ello sea óbice para que recojamos y hagamos nuestras todas y cada una de las propuestas recibidas.

Igualmente consideraremos la posibilidad de realizar una entrevista o presentación pública con aquellas iniciativas empresariales que resulten novedosas o de interés para el sector.

Vuestras colaboraciones podéis hacérsolas llegar, bien a través de la página web del Ministerio de Fomento: www.mfom.es, bien por correo a la siguiente dirección:

Ministerio de Fomento
 Dirección General de Transportes por Carretera
 Att. D^a María Bada de Cominges
 Paseo de la Castellana, 67
 Madrid 28071

El Plan PETRA plantea, como pilar básico, la búsqueda del consenso y la participación de los diferentes agentes del sector.

Con este apartado se quiere dar cabida a las diferentes aportaciones que queráis enviarnos, bien en forma de ideas y sugerencias, bien a través de vuestra propia experiencia empresarial.

Ideas y sugerencias

Aunque este apartado queda abierto a vuestra iniciativa, entendemos que podrían existir las siguientes áreas temáticas de colaboración:

- Aspectos que a vuestro entender se podrían desarrollar en el análisis de la situación del sector.
- Ideas para promover una mejor implantación y desarrollo de alguna de las líneas de actuación del Plan PETRA.
- Sugerencias para favorecer el acercamiento del Ministerio de Fomento a la realidad del sector.
- Valoración que hacéis de las iniciativas emprendidas: boletines, presentaciones y concurso, así como del contenido de los mismos.

Difusión de iniciativas empresariales

Por último, os invitamos a que nos hagáis llegar vuestras experiencias empresariales y vuestra disponibilidad para hacerlas extensibles al resto del sector por alguna de estas vías:

- Descripción de la experiencia.
- Entrevista personal.
- Presentación pública.



MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES